★ Année 1949. — N° 48 A. N. Le Numéro : 5 francs. Mardi 24 Mai 1949. ★

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SÉANCES
QUESTIONS ÉCRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 700 fr., ÉTRANGER : 2.550 fr.
(*Compte chèque postal :* 100.97, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 15 FRANCS

1re LEGISLATURE

SESSION DE 1949 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 94e SEANCE

Séance du Lundi 23 Mai 1949.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.

2. — Dépôt, avec demande de discussion d'urgence, de propositions de résolution.

3. — Demande de discussion d'urgence d'une proposition de loi.

4. — Inscription d'office à l'ordre du jour d'une discussion en deuxième lecture.

5. — Nomination, par suite de vacances, de membres de la commission de la réforme administrative.

6. — Budgets des départements d'outre-mer. — Discussion d'urgence d'un projet de loi.
M. Albert Petit, rapporteur.
Art. 1er à 4: adoption.
Adoption de l'ensemble du projet de loi.

7. — Referendum dans les établissements français de l'Inde. — Arbitrage sur une demande de discussion d'urgence.
MM. Juglas, président de la commission des territoires d'outre-mer, Paul Coste-Floret, ministre de la France d'outre-mer.
Déclaration de l'urgence, au scrutin, et fixation de la discussion à la suite du débat sur les dispositions économiques et financières.

8. — Convocation d'une commission.

9. — Dispositions économiques et financières. — Discussion d'un projet de loi.
MM. Barangé, rapporteur général; Maurice-Petsche, ministre des finances et des affaires économiques; Queuille, président du conseil; Legendre, Frédéric-Dupont, Vedrines, rapporteur pour avis de la commission de la production industrielle.
Discussion générale: MM. Lespès, Peytel, Auguet, Paul Reynaud, Bour.

10. — Motion d'ordre.
Suspension et reprise de la séance.

11. — Dispositions économiques et financières. — Reprise de la discussion d'un projet de loi.
Discussion générale (*suite*): MM. Dusseaulx, Edgar Faure, secrétaire d'Etat aux finances; Barangé, rapporteur général; Marc Dupuy, Marcel David, Ramarony, Laniel Daladier, Pierre Meunier.
Renvoi de la suite de la discussion à demain matin.

12. — Règlement de l'ordre du jour.

13. — Renvoi pour avis.

14. — Dépôt d'un projet de loi.

15. — Dépôt de propositions de loi.

16. — Dépôt d'une proposition de résolution.

PRESIDENCE DE M. EDOUARD HERRIOT

La séance est ouverte à quinze heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du samedi 21 mai a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

DEPOT, AVEC DEMANDE DE DISCUSSION D'URGENCE, DE PROPOSITIONS DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de M. Peytel, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à rétablir la liberté immédiate de distribution des pneumatiques.

La proposition sera imprimée sous le n° 7252, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la production industrielle. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Defferre, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à tenir compte des droits du Cambodge à l'occasion de la modification du statut de la Cochinchine.

La proposition sera imprimée sous le n° 7253, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des territoires d'outre-mer. (*Assentiment.*)

Il va être procédé à l'affichage et à la notification de ces demandes de discussion d'urgence.

— 3 —

DEMANDE DE DISCUSSION D'URGENCE D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Temple une demande de discussion d'urgence pour sa proposition de loi (n° 4386 recti-

fié) tendant à imposer à tout possesseur de véhicule automobile l'obligation de s'assurer contre le risque d'accidents aux tiers, qui a été renvoyée à la commission des finances.

Il va être procédé à l'affichage et à la notification de la demande de discussion d'urgence.

— 4 —

INSCRIPTION D'OFFICE A L'ORDRE DU JOUR D'UNE DISCUSSION EN DEUXIEME LECTURE

M. le président. Le rapport de la commission de la famille, de la population et de la santé publique sur l'avis donné par le Conseil de la République sur la proposition de loi mettant gratuitement à la disposition de l'œuvre de la transfusion sanguine d'urgence les installations et l'équipement du centre militaire d'étude et de fabrication de la pénicilline et prévoyant l'expropriation de l'immeuble sis 4 et 6 rue Alexandre-Cabanel, à Paris, a été mis en distribution aujourd'hui.

Cette affaire ayant été adoptée par l'Assemblée nationale, en première lecture, après déclaration d'urgence, la discussion en deuxième lecture sera, conformément à l'article 66 *bis* du règlement, inscrite d'office en tête de l'ordre du jour du prochain jour de séance.

— 5 —

NOMINATION DE MEMBRES DE LA COMMISSION DE LA REFORME ADMINISTRATIVE

M. le président. L'ordre du jour appelle la nomination, par suite de vacances, de deux membres de la commission de la réforme administrative.

Conformément à l'article 16 du règlement, la liste des candidats a été insérée à la suite du compte rendu *in extenso* de la deuxième séance du 19 mai 1949.

Le secrétariat général n'a reçu aucune opposition.

En conséquence, je déclare ces candidatures validées.

Je proclame donc M. Lacaze membre titulaire, et M. Errecart membre suppléant, de la commission de la réforme administrative.

— 6 —

BUDGETS DES DEPARTEMENTS D'OUTRE-MER

Discussion d'urgence d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion d'urgence du projet de loi tendant à proroger dans les départements de la Guyane française, de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion, la date de clôture de l'exercice 1948, la date limite de vote pour l'exercice 1948 des impositions directes par les assemblées locales, ainsi que la date limite de clôture de la session budgétaire des conseils généraux pour l'exercice 1949 (n°s 7073, 7227).

La parole est à M. Albert Petit, rapporteur de la commission de l'intérieur.

M. Albert Petit, *rapporteur.* Mesdames, messieurs, le fait que des assemblées locales des départements de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion n'ont pas voté, au cours de l'exercice 1948, les impositions nécessaires au budget de 1948, a amené le Gouvernement à déposer un projet de loi dans le but de compléter l'article 20 de la loi du 31 décembre 1948 par une disposition législative nouvelle, tendant à fixer au delà du 28 février — date normale de la clôture de l'exercice départemental — la date limite de vote des impositions directes par les assemblées locales de ces départements.

Le projet de loi n° 7073 permet de régulariser cette situation.

Son article 1er tend à reporter au 30 juin 1949 la date de clôture de l'exercice 1948 pour l'exécution des budgets départementaux et des budgets communaux. L'article 2 stipule que la date limite de vote des impositions directes par les assemblées locales des départements intéressés est fixée, pour l'exercice 1948, au 30 juin 1949.

L'article 3 tend également à reporter au 30 juin 1949 la date limite de la clôture de la session budgétaire des conseils généraux de ces départements, pour l'exercice 1949. Quant à l'article 4, il indique que ces mêmes départements et leurs communes continueront de bénéficier des avances de l'Etat dans les conditions prévues à l'article 3 du décret n° 48-621 du 30 mars 1948.

La commission de l'intérieur a adopté à l'unanimité le projet de loi n° 7073 et demande à l'Assemblée de la suivre.

M. le président. Personne ne demande la parole dans la discussion générale ?...

Je consulte l'Assemblée sur le passage à la discussion des articles.

(L'Assemblée, consultée, décide de passer à la discussion des articles.)

M. le président. « Art. 1er. — Dans les départements de la Guadeloupe, de la Guyane française, de la Martinique et de la Réunion, la date de clôture de l'exercice 1948 est reportée au 30 juin 1949, en ce qui concerne l'exécution tant des budgets départementaux que des budgets communaux. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1er.

(L'article 1er, mis aux voix, est adopté.)

« Art. 2. — La date limite de vote des impositions directes par les assemblées locales des départements visés à l'article 1er est fixée, pour l'exercice 1948, au 30 juin 1949. » — *(Adopté.)*

« Art. 3. — La date limite de clôture de la session budgétaire des conseils généraux pour l'exercice 1949 est reportée, dans les départements précités, au 30 juin 1949. » — *(Adopté.)*

« Art. 4. — A titre exceptionnel et en attendant la mise en recouvrement des impôts directs, ces mêmes départements et leurs communes continueront de bénéficier des avances de l'Etat remboursables sur le produit de ces impositions, dans les conditions prévues à l'article 3 du décret n° 48-621 du 30 mars 1948. Ces avances devront être régularisées ultérieurement dès l'approbation des budgets de l'exercice 1948 pris pour base d'exécution. » — *(Adopté.)*

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(L'ensemble du projet de loi, mis aux voix, est adopté.)

— 7 —

REFERENDUM DANS LES ETABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'INDE

Arbitrage sur une demande de discussion d'urgence.

M. le président. L'ordre du jour appelle la demande d'arbitrage de M. le président du conseil sur l'avis défavorable donné par la commission des territoires d'outre-mer à la demande de discussion d'urgence du projet de loi n° 7161 autorisant le Gouvernement à organiser par décret un referendum dans les Etablissements français dans l'Inde et à engager les dépenses afférentes aux frais de déplacement et de séjour des observateurs neutres appelés à assister à cette consultation.

La parole est à M. Juglas, président de la commission des territoires d'outre-mer.

M. Jean-Jacques Juglas, *président de la commission.* Mesdames, messieurs, comme pour le statut de la Cochinchine, la commission n'a pas, à proprement parler, refusé l'urgence. A une majorité qui approchait celle requise, elle l'a acceptée; mais le quorum exigé n'ayant pas été atteint, je n'ai pas autorité pour demander, en son nom, que l'urgence proposée par le Gouvernement soit acceptée par l'Assemblée.

M. le président. La parole est à M. le ministre de la France d'outre-mer.

M. Paul Coste-Floret, *ministre de la France d'outre-mer.* Le Gouvernement insiste auprès de l'Assemblée pour qu'elle vote l'urgence du projet de loi l'autorisant à organiser, par décret, un referendum dans les Etablissements français situés aux Indes.

Il vous souvient, mesdames, messieurs, que dans une déclaration à cette tribune, j'avais annoncé que le Gouvernement avait décidé de laisser les Etablissements français dans l'Inde libres de statuer, par voie de referendum, sur leur sort dans l'Union française, la date de cette consultation devant être fixée par les assemblées municipales.

L'Assemblée municipale de Chandernagor ayant fixé au 19 juin la date du referendum dans cette ville libre, il y a une urgence toute particulière à ce que le Gouvernement soit habilité à prendre le décret, dont nous désirerions pouvoir télégraphier le texte à Pondichéry avant samedi prochain.

Dans ces conditions, j'insiste auprès de l'Assemblée pour qu'elle vote l'urgence et je demande un scrutin.

M. le président. Le scrutin est d'ailleurs obligatoire.

Personne ne demande la parole ?...

Je consulte l'Assemblée, par scrutin, sur l'urgence.

Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre des votants	591
Majorité absolue	296
Pour l'adoption	410
Contre	181

L'Assemblée nationale a adopté.

L'urgence étant ordonnée, quel jour la commission propose-t-elle pour le débat au fond ?

M. le président de la commission. Monsieur le président, la commission se réunira demain, à seize heures, pour examiner le projet de loi.

Je propose donc à l'Assemblée nationale d'aborder la discussion de ce projet soit mercredi matin, soit mercredi au début de l'après-midi.

M. le président. D'après le règlement, le délai qui vous est imparti pour rapporter le projet ne peut pas excéder deux jours francs.

L'Assemblée pourrait donc inscrire cette discussion d'urgence après le débat sur le projet de loi financier.

M. le ministre de la France d'outre-mer. Monsieur le président, je propose, en effet, que l'Assemblée discute le projet sur l'Inde immédiatement après la fin du débat du projet financier, afin que je puisse demander au Conseil de la République de discuter ce projet mercredi après midi.

M. le président de la commission. Au nom de la commission, j'accepte cette proposition.

M. le président. Le Gouvernement propose à l'Assemblée, d'accord avec la commission des territoires d'outre-mer, de discuter le projet de loi relatif au referendum dans les Etablissements français dans l'Inde immédiatement après la fin du débat sur le projet de loi relatif à diverses dispositions d'ordre économique et financier.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

— 8 —

CONVOCATION D'UNE COMMISSION

M. le président. J'informe l'Assemblée que la commission de la production industrielle va se réunir immédiatement.

— 9 —

DISPOSITIONS ECONOMIQUES ET FINANCIERES

Discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi relatif à diverses dispositions d'ordre économique et financier (n°s 7220, 7245).

Conformément à la décision d'organiser le débat, prise par l'Assemblée dans sa séance de vendredi dernier, la conférence des présidents prévue par l'article 39 du règlement s'est réunie cet après-midi et a pris les décisions suivantes:

1° Réserver à la discussion générale les séances de cet après-midi, ce soir, demain matin et demain après-midi, la clôture devant être prononcée demain après-midi, à dix-neuf heures;

2° Réserver à la discussion des articles les séances de demain soir et de demain dans la nuit;

3° Fixer l'ordre et le temps de parole réservé à chacun des orateurs selon une liste qui va être polygraphiée, étant entendu que l'orateur qui ne répondra pas à l'appel de son nom perdra son tour de parole.

Avant d'ouvrir la discussion, je dois faire connaître que j'ai reçu un décret désignant, en qualité de commissaires du Gouvernement, pour assister M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme:

M. Spinetta, conseiller technique au cabinet du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme;

M. Dorges, secrétaire général aux travaux publics;

M. Besnard, chef de service, adjoint au directeur général des chemins de fer et des transports.

Acte est donné de cette communication.

La parole est à M. Barangé, rapporteur général de la commission des finances.

M. Charles Barangé, *rapporteur général.* Mesdames, messieurs, pourquoi ce débat ? Quelle virtualité entend couvrir le projet du Gouvernement ? A quelles éventualités a-t-il le dessein de faire face ?

Les nombreux orateurs, tous de qualité, qui se sont fait inscrire dans la discussion générale auront sans doute le souci de poser au Gouvernement les questions nécessaires en ce qui concerne le déroulement de sa politique économique et financière et la traduction de cette politique dans le budget.

Quant à moi, ne disposant ni de leur liberté d'esprit, ni de leur talent, je dois, au nom de la commission des finances, pour répondre à ces questions évoquées dans mon préambule, me référer à l'audition de M. le ministre des finances et des affaires économiques qui, au cours d'une séance qui a duré plusieurs heures, a exposé à la commission des finances un bilan complet de la situation économique, financière et budgétaire du pays.

La situation économique du pays — nous a-t-il dit avec sa prudente franchise — est en nette amélioration.

C'est ainsi que si le niveau de la production de l'année 1938 étant représenté par l'indice 100, la production de 1948 serait à l'indice 111 et celle de mars 1949 à l'indice 127.

En ce qui concerne le ravitaillement, qui est un des aspects essentiels de la productivité nationale, M. le ministre des finances a fait ressortir que, sur les marchés de la région parisienne, les arrivages des produits se sont accrus; du mois d'avril 1948 au mois d'avril 1949, de 50 pour 100 pour le lait, de 118 p. 100 pour le beurre, de 210 p. 100 pour les fromages, de 70 p. 100 pour les fruits, de 100 p. 100 pour la viande de bœuf.

En ce qui concerne les prix, au cours des trois derniers mois, soit de janvier à avril, l'indice général des prix est descendu de 1.989 à 1.847; l'indice des prix alimentaires de 1.637 à 1.583; celui des prix des produits industriels de 2.159 à 2.110; celui des prix de détail de 1.935 à 1.757, accusant ainsi une baisse de 10 p. 100.

En ce qui concerne le commerce extérieur, avant le dernier conflit, le coefficient moyen de couverture des importations par les exportations était de 63 à 64 pour 100; il était en février 1949 de 69 pour 100; mais, en avril 1949, de 59 p. 100.

En ce qui concerne la balance des payements, la situation reste favorable avec des aspects différents selon les pays auxquels on s'adresse.

En ce qui concerne les changes, la situation est également favorable. Quant à la circulation monétaire actuelle, elle ne correspond qu'à peine au revenu national et elle est, en valeur relative, inférieure à ce qu'elle était en 1938.

Dès lors, mesdames, messieurs, pourquoi ce projet ? A quelles préoccupations répondent les différentes dispositions que le Gouvernement propose à notre examen ? C'est tout simplement, si je me réfère à la déclaration de M. le ministre des finances, pour tenir compte de la loi des maxima que nous avons votée et pour renfermer très exactement le volume des dépenses dans le cadre de ces maxima, puisqu'à l'heure actuelle il ne s'agit pas de recouvrements fiscaux correspondant aux prévisions ni d'une compensation des insuffisances de recettes fiscales.

En l'occurrence, M. le ministre des finances est prisonnier, non pas, certes, des services de la rue de Rivoli, mais de la loi des maxima et c'est pourquoi le Gouvernement nous a demandé de lui accorder certains moyens lui permettant de faire face à un excédent de dépenses de 83 milliards de francs.

Ce sont ces moyens que votre commission des finances a étudiés au cours de plusieurs séances, dont la dernière s'est terminée ce matin, et ce sont ses conclusions que je dois, à cette heure, vous faire connaître.

Cet excédent de 83 milliards de francs de dépenses se décompose de la façon suivante:

57 milliards de francs concernent les dépenses militaires.

Celles-ci — vous vous en souvenez — avaient été fixées à 350 milliards de francs, alors que les projets qui sont en voie de préparation et qui ne tarderont pas, sans doute, à être déposés sur le bureau de l'Assemblée, comportent un volume général de 353 milliards de francs pour les crédits militaires et 17 milliards de francs supplémentaires pour la couverture des dépenses résultant de la guerre d'Indochine.

Un excédent de dépenses de 7.500 millions de francs provient de la revalorisation de la fonction publique.

Enfin, pour faire face à une situation de la Société nationale des chemins de fer français sur laquelle, d'ailleurs, je reviendrai dans un instant, le Gouvernement nous propose d'inscrire au budget, à titre de subvention à cette société, un crédit de 21.500 millions de francs.

Mesdames, messieurs, si nous voulions examiner sous une forme très simple la portée même de la loi des maxima, nous serions facilement conduits à demander au Gouvernement de faire face à tous les excédents de dépenses par des économies. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

Si, éventuellement, au cours de l'exercice budgétaire, des moins-values fiscales étaient enregistrées — je ne le souhaite pas, bien entendu, mais la vigilance de tous les membres de l'Assemblée peut se montrer à ce sujet particulièrement susceptible — il semblerait normal qu'en application de la loi des maxima, le Gouvernement recherchât des ressources nouvelles dans les secteurs économiques qui ne sont pas atteints.

Mais, en ce qui concerne les excédents de dépenses, il eût été souhaitable — et je suis sûr de traduire l'opinion de la grande majorité de la commission des finances — que le Gouvernement cherchât à réaliser sur des chapitres autres que ceux dont les crédits doivent être augmentés, les économies correspondant à ces excédents de dépenses.

Le projet qui nous est soumis prévoit, certes, des économies portant sur les bud-

gets civils à concurrence de 16 milliards 700 millions de francs et votre commission des finances a accepté le principe de ces économies. Mais elle tient à dire au Gouvernement que, si elle a accepté l'article 2, elle entend être très vigilante quant à l'articulation de cet article. Il s'agit, non pas de bloquer 16 milliards 700 millions, mais de présenter au Parlement un tableau exact des annulations de crédits correspondant à cette somme.

Une somme de 18 milliards 900 millions sur les crédits militaires est également bloquée et apparaîtra dans le projet de budget qui sera soumis aux commissions compétentes dans quelques jours.

En ce qui concerne la Société nationale des chemins de fer français, l'attribution à cette société d'une subvention de 21 milliards 500 millions de francs a conduit le Gouvernement à examiner l'ensemble de la situation de cet organisme, à opérer un certain nombre de blocages et à lui demander précisément de revoir très rapidement, sous le signe de la coordination du rail et de la route qui, depuis très longtemps, aurait dû constituer le fil conducteur de la politique de la Société nationale des chemins de fer français, les économies nécessaires à réaliser et de prévoir les diminutions de crédits correspondantes dans le budget des investissements.

Le Gouvernement nous demande une surtaxe supplémentaire en ce qui concerne l'essence.

J'ai le souvenir très précis de l'audition de M. le ministre des finances et des affaires économiques qui a tenu à marquer devant la commission des finances — sans doute le fera-t-il avec sa sincérité et son talent bien connus à la tribune de l'Assemblée — que la politique du Gouvernement restait la même: augmentation de la production, déflation des prix, équilibre budgétaire et lutte contre l'inflation.

S'il est permis d'apprécier différemment les votes émis en commission des finances, car tous les commissaires ne se sont sans doute pas prononcés en raison de cette idée générale que j'émets à la tribune, l'explication que l'on peut tout de même en donner valablement, c'est qu'une augmentation du prix de l'essence, qu'on le veuille ou non, que l'on dispose ou non des données techniques, agit très certainement, traditionnellement et psychologiquement sur les prix. (*Applaudissements au centre, à droite et sur certains bancs à gauche.*)

Or, il apparaît impossible, dans cette période de déflation des prix, d'augmenter la fiscalité française, directe ou indirecte et, il appartient au Gouvernement de veiller à ce que certaines mesures n'aient pas pour conséquence d'augmenter le coût de la vie, ni, surtout, de mettre fin à cette période de stabilité des prix qui précède, nous l'espérons bien, la déflation des prix.

On ne peut, monsieur le ministre des finances, envisager de donner à la production française des moyens compatibles, certes, avec l'état de la trésorerie et la technique de la lutte contre l'inflation, on ne peut envisager certain desserrement du crédit que si on l'intègre à une politique de déflation des prix.

Nous ne voulons pas que se reconstituent les stocks qui se vendent en hausse. Pas de facilités de crédit pour les industries essentielles qui entendraient les utiliser pour créer des stocks de ce genre et réaliser, aux dépens de l'intérêt national, des bénéfices exorbitants. (*Applaudissements au centre, à droite et sur divers bancs à gauche.*)

Telle est la raison qui a conduit la commission des finances à refuser au Gouvernement l'augmentation du prix de l'essence qu'il demandait.

Elle a pris d'autres dispositions; elle a rétabli, notamment, la liberté des transactions sur les apéritifs à base d'alcool.

Elle vous a donné satisfaction, monsieur le ministre des finances et des affaires économiques, sur un autre point, que j'appellerai votre politique du ballon d'oxygène à la productivité, Vous avez inséré, dans votre projet, un article qui a paru très intéressant à nos collègues de la commission des finances, à leur majorité, du moins, pour éviter une protestation, que je veux devancer, de la part de certains membres de cette Assemblée. (*Sourires.*)

En effet, il est bon, pour augmenter la productivité, de favoriser une certaine déflation fiscale. Je l'ai dit à cette tribune et M. le président de la commission des finances, mon ami M. Jean-Raymond Guyon, dans un discours dont chacun se souvient, l'a parfaitement exposé aussi.

Sur ce point, monsieur le ministre, la commission des finances vous a donné parfaitement raison.

Elle a été un peu plus réticente sur un article de votre projet qui a pour objet de prononcer la prescription définitive de la recherche dans le domaine de l'impôt de solidarité.

Certes, vous voulez — et votre souci est normal — permettre la réintégration de capitaux cachés dans des industries privées, voire dans des industries nationales.

Peut-être, toutefois, serait-il quelque peu immoral d'admettre une réintégration massive sans pénalité, même légère, alors que tant de contribuables français de bonne foi font précisément l'objet d'enquêtes, relatives à l'impôt de solidarité. Je précise, d'ailleurs, que l'administration de l'enregistrement — à laquelle je rends le plus complet hommage, car elle agit sous le signe de la conscience professionnelle — chargée d'appliquer la loi et vos instructions, revient sur des cas particuliers deux, trois, quatre ou cinq fois, harasse les contribuables et les oblige, à chaque instant, à refaire des déclarations qui, la plupart du temps, ont, cependant, été faites de bonne foi. (*Applaudissements au centre, à droite et sur divers bancs à gauche.*)

Il s'agissait alors de concilier les deux idées. Je crois que nous y sommes parvenus. Si l'Assemblée nous suit en écartant de la prescription le défaut complet de déclaration, elle permettra la réintégration dans le circuit des affaires privées et nationale de capitaux dont nous avons besoin et dont nous voulons ignorer, à l'heure actuelle, la timidité, j'irai jusqu'à dire: la cachette.

La commission des finances a pris des décisions qui, sur le plan purement comptable, rompent sans doute l'harmonie des propositions gouvernementales.

Le Gouvernement nous demandait des économies, nous les lui avons accordées. Je puis même ajouter que le rapporteur général en a proposé de supplémentaires.

M. Pierre André. Il a bien fait.

M. Charles Desjardins. Très bien!

M. le rapporteur général. En ce qui concerne les ressources nouvelles, monsieur le ministre, nous n'avons pas pu accepter vos propositions sur l'essence et l'équilibre de votre projet s'en trouve détruit, à concurrence d'une dizaine de milliards de francs.

L'Assemblée jugera si elle doit maintenir en suspens ce déficit d'une dizaine de milliards de francs et laisser se dérouler plus avant l'année budgétaire, ou si elle entend poursuivre, sur tous les plans, une politique plus nette encore d'économies.

Il est, sans doute, possible de dégager, dans le budget militaire, notamment sur certains chapitres qui ont trait aux dépenses administratives, des économies supplémentaires.

Certes, nous tenons à ce que tous nos soldats, tous nos fils soient bien nourris à la caserne. Mais, tout de même, les prix des produits agricoles ont sensiblement baissé...

M. Paul Antier. Ils ont nettement baissé.

M. le rapporteur général. C'est précisément par ce qu'ils ont « nettement baissé » que la démonstration que vous voudrez bien écouter prendra toute sa valeur.

Les crédits que nous avons prévus par douzièmes provisoires pour la nourriture des troupes et des soldats en caserne, et qui tiennent compte des prix agricoles pratiqués en décembre, en novembre, voire en octobre de l'année dernière, doivent être, à mon avis, sensiblement diminués pour tenir compte de la baisse des prix des produits agricoles et des produits de consommation utilisés dans les casernes.

Ne faut-il pas aussi revoir, dans les administrations centrales et particulièrement dans l'administration du département de la guerre, l'effectif des lieutenants, capitaines et commandants stationnés dans la métropole, alors que — nos enquêteurs nous en ont donné l'assurance — l'armée d'Indochine manque de cadres?

M. André Mutter. De cadres combattants.

M. le rapporteur général. Là aussi, il y aura des économies à faire. (*Très bien! très bien! au centre et à droite.*)

Je crois, mesdames, messieurs, vous avoir rapporté, sans trop entrer dans le détail — je le ferai, d'ailleurs, lors de l'examen des différents chapitres — l'essentiel des délibérations de la commission des finances.

Je suis convaincu que l'Assemblée voudra soutenir le Gouvernement dans sa politique continue de lutte contre l'inflation, d'augmentation de la production et de déflation des prix, politique qui assurera la revalorisation du pouvoir d'achat.

Pour cela, l'Assemblée saura faire son devoir. Elle le fera, je le pense, en suivant sa commission des finances. Et elle pourra dire que, depuis un certain nombre de mois, voire d'années, c'est la constance d'une politique qui aura permis le redressement financier du pays, politique qui aura été l'œuvre des assemblées et, particulièrement, de l'Assemblée nationale. (*Applaudissements au centre et sur divers bancs à gauche et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. Maurice-Petsche, *ministre des finances et des affaires économiques.* Mesdames, messieurs, on a parlé dans la presse, avec beaucoup de complaisance, d'un « plan Petsche », comme si l'on avait eu le desir d'axer tout le problème qui se pose à nous sous son aspect financier, afin de pouvoir l'aggraver et, en contre-partie, minimiser l'effort de redressement que le Gouvernement vous propose.

Vous avez très justement déjoué cette manœuvre en rétablissant dans son cadre général le problème que j'évoque aujourd'hui devant vous.

En fait, le projet que nous avons déposé est un simple cahier de crédits supplémentaires, gagés conformément à la loi des maxima. Le Gouvernement s'applique à lui-même l'article 16, dont M. le rapporteur général a peut-être fait, à l'instant, une interprétation tendancieuse...

M. le rapporteur général. Simple, mais non tendancieuse.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. « Simple, mais non tendancieuse », si vous voulez.

... en déclarant que l'article 16 appelait plus d'économies que de ressources nouvelles.

L'article 16 prévoit aussi des ressources nouvelles.

M. le rapporteur général. Bien entendu.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Mais il est bien certain que ce simple cahier de crédits supplémentaires met en jeu toute la politique économique et financière du Gouvernement.

C'est une politique de stabilité économique et monétaire, d'arrêt de l'inflation.

Elle a été constamment suivie par tous nos prédécesseurs, mais il est des dates presque fatidiques: ce sont ces mois où le printemps donne une exubérance nouvelle à toutes les revendications, les mois de mai, de juin et de juillet où, après la tension de l'effort, la volonté se relâche quelque peu, où la lutte opiniâtre de plusieurs mois cède brusquement le pas à la facilité, tout se trouvant alors remis en question.

Nous sommes à l'une de ces heures et c'est d'autant plus grave que nous sentons, d'après les indices qu'a rappelés tout à l'heure M. le rapporteur général, que nous sommes infiniment près du but.

Tous les chiffres concordent: nous sommes près de la stabilité, près de la stabilisation.

La production est en augmentation constante.

En 1946, nous n'étions qu'à l'indice 84 par rapport à 1938 et nous venons de dépasser, au mois d'avril 1949, l'indice 127, lequel n'avait jamais été égalé depuis l'année 1929, la meilleure de la production française.

Il en est ainsi notamment pour le charbon. A la cadence actuelle, nous atteindrons, dans l'année en cours, une production de 53 millions et demi de tonnes, chiffre inférieur de 11 p. 100 seulement à nos objectifs de 1952.

La capacité de traitement de nos raffineries de pétrole, entièrement détruites pendant la guerre, est supérieure de 50 p. 100 à celle de 1938.

La production d'acier atteint également celle de 1929. La production de ciment dépasse le chiffre de 1929. Dans le domaine de l'agriculture, la campagne 1948 a été marquée par des récoltes exceptionnelles.

De tous ces éléments combinés, résulte un ravitaillement meilleur. M. le rapporteur général a précisé que les arrivages sur les marchés de Paris avaient augmenté dans des proportions considérables. En fait, ils ont augmenté de 100 p. 100 par rapport au mois d'avril 1948. Nous assistons enfin, après de longs efforts, à la détente générale des prix.

Sur les prix de gros, elle est évidente, mais elle est encore plus accentuée sur les prix de détail qui, dans l'espace de ces trois derniers mois, ont baissé de 10 p. 100. Dans le domaine des prix de gros industriel, où les statistiques ne relèvent qu'une baisse de 2 p. 100, il ne faut pas oublier que, depuis le mois de janvier, nous avons fait résorber à l'industrie l'augmentation de la taxe à la production, ce qui représente, en réalité, une baisse des produits industriels de 6 p. 100.

Au cours de ce mois de mai, la baisse sur les produits industriels s'est encore accentuée: on a enregistré sur les marchés de détail des baisses allant, pour la faïence, de 8 à 16 p. 100; pour la verrerie, jusqu'à 7 p. 100; pour le savon, jusqu'à 11,5 p. 100; pour la quincaillerie, jusqu'à 16 p. 100; pour les cuirs à ressemelage, jusqu'à 30 p. 100 (*Mouvements divers*); pour les corps gras industriels, jusqu'à 12 p. 100...

M. André Denis. Et les engrais ?

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Pour les travaux publics, aux dernières adjudications, la baisse est de 10 à 15 p. 100 pour le bâtiment, de 5 à 10 p. 100 pour les travaux de gros entretien, de 15 p. 100 pour la construction électrique.

On vient de me parler des engrais.

J'ai arrêté la hausse de la potasse. J'ai obtenu sur les superphosphates une baisse de 6 p. 100 et nous négocions une diminution des engrais azotés.

M. Charles Desjardins. Et le nombre des faillites ?

Vous ne nous l'avez pas donné, monsieur le ministre.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Le nombre des faillites reste très inférieur au chiffre normal d'avant guerre et vous le savez parfaitement. (*Mouvements divers.*)

M. le rapporteur général. C'est incontestable.

M. Charles Desjardins. « Normal » est joli. (*Rires à l'extrême gauche.*)

Il serait, au surplus, très intéressant de prouver ce que vous avancez.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Ces chiffres, qui traduisent une amélioration intérieure certaine, sont corroborés par le développement de notre commerce extérieur. La progression, dans ce domaine, est encore plus frappante. Au cours du premier trimeste de 1948, le total de nos exportations atteignait 63 millions de dollards; il a atteint, pendant le premier trimestre de 1949, 126 millions de dollars, soit le double.

Aujourd'hui, la couverture de nos importations par nos exportations est réalisée à 60 p. 100, alors qu'en octobre 1948 elle n'était réalisée que dans la proportion de 48 p. 100.

Il en résulte, comme l'a dit M. le rapporteur général, une amélioration très sensible de notre balance des payements. Si nous restons encore nettement déficitaires vis-à-vis de la zone dollar et de la zone livre et si nous avons dû arrêter nos achats en Belgique en raison de notre pénurie en francs belges, la situation est favorable vis-à-vis des autres pays du monde: nous avons pu rembourser une partie de nos soldes débiteurs et, en conséquence, le cours du franc s'est affermi sur l'ensemble des marchés du monde.

Cette amélioration du franc a pour nous une conséquence particulière, puisque, rétrécissant la marge existant entre les cours du marché parallèle et ceux du marché officiel, elle ramène dans le circuit légal les devises étrangères, pour le plus grand profit du Trésor.

En France même, la situation monétaire s'est singulièrement améliorée.

On a tiré argument, de certain côté, de l'augmentation du nombre des billets depuis le 1er janvier.

Cette augmentation est de 77 milliards de francs, soit une moyenne mensuelle de 19 milliards de francs. Cette moyenne, était, au cours du deuxième semestre de l'année 1948, de 33 milliards de francs.

Mais, en même temps que se produisait cette augmentation du nombre des billets, la circulation scripturale, diminuait de 60 milliards de francs. Si bien que, pendant cette période de quatre mois, la masse monétaire globale en France ne s'est accrue que d'une façon insignifiante.

Nous pouvons parfaitement dire, aujourd'hui, que nous sommes arrivés à un état de stabilité du point de vue monétaire.

Maintenant, se pose pour nous la question financière proprement dite, et particulièrement la question du budget. Celle-ci ne se présente pas, non plus, sous un jour défavorable.

Les prévisions faites lors de l'élaboration du budget ont été dans l'ensemble respectées.

Le budget civil reste en équilibre, avec ses 750 milliards de francs, majorés de 3.500 millions de francs de crédits supplémentaires qui ont été compensés par des recettes et par des économies.

Le budget d'équipement de l'Etat, qui n'est pas encore voté, demeure limité à 150 milliards de francs.

Les crédits d'investissement et de reconstruction demeurent fixés à 620 milliards de francs.

Ce sont des faits imprévisibles au 31 décembre qui ont déterminé les majorations de crédits.

Ces majorations portent essentiellement sur les dépenses militaires et sur le déficit de la Société nationale des chemins de fer français.

En matière militaire, nous nous trouvons en présence d'une demande complémentaire de crédits de 53 milliards de francs.

Nous sommes obligés, d'autre part, aux termes de la convention de 1937, de couvrir le déficit de la Société nationale des chemins de fer français. Le déficit qui nous a été notifié aujourd'hui s'élève à 21 milliards et demi de francs.

Ainsi, se trouvent constituées les deux masses principales de la dépense complémentaire de 83 milliards de francs à laquelle nous avons à faire face.

Du côté des recettes, nous n'éprouvons actuellement aucune déception.

Le montant des recettes inscrites au budget s'élevait à 1.870 milliards de francs.

L'emprunt a procuré les 100 milliards de francs attendus.

Nous recevons, en déblocage, des fonds du plan Marshall à la cadence des 280 milliards de francs prévus pour l'année.

En ce qui concerne les ressources fiscales, si les impôts directs ont, au quatrième mois de l'exercice, marqué un léger fléchissement, ce n'est point par suite d'une diminution de la matière imposable, mais

en raison de dispositions techniques qui avaient été votées par le Parlement ou qui ont été prises pour répondre à son désir.

C'est la cadence accélérée des recouvrements au cours de l'exercice 1948. Ce sont les payements d'acomptes. C'est le fait qu'au lieu de recevoir des payements mensuels comme en 1948, nous avons autorisé le recul jusqu'au 1er juillet des premiers recouvrements sur l'exercice 1949. C'est enfin le fait que le Parlement a invité le Gouvernement à accorder certains délais de payement et à retarder l'émission des rôles de certaines contributions directes pour l'exercice 1949.

Enfin, le rendement des contributions indirectes, qu'on nous disait devoir être mauvais, demeure conforme aux évaluations que nous avons faites. Le produit des taxes sur le chiffre d'affaires, en particulier, qui a atteint 188 milliards de francs, représente, par rapport aux prévisions, un excédent de 3 milliards de francs.

De ces faits, nous sommes en droit de tirer une double conclusion.

D'abord, la crise économique qu'on nous annonçait et dont on nous menaçait n'a ni le caractère d'une crise véritable, ni l'ampleur qu'on voulait lui attribuer; il s'agit surtout d'un phénomène de transition et d'adaptation.

Ensuite, la situation budgétaire ne peut pas être considérée comme inquiétante, puisque l'équilibre est réalisé à 5 p. 100 près de nos prévisions, sur un budget de 1.870 milliards de francs.

Quelques-uns d'entre vous ont pu se croire fondés à nous demander: S'il n'y a pas de véritable danger, pourquoi nous saisissez-vous aujourd'hui de vos projets ?

Nous y sommes légalement tenus. Nous le sommes d'abord en vertu de la convention conclue en 1937 avec la Société nationale des chemins de fer français et qui nous oblige à combler son déficit. Nous le sommes également par la loi des maxima. Nous le sommes enfin en raison de la situation de la trésorerie.

La trésorerie est saine, mais manque d'élasticité, parce que nous avons entendu poursuivre une très stricte politique d'assainissement qui s'est traduite dans les faits.

Nous n'avons pas demandé, le 31 mars dernier, le renouvellement de la convention provisoire avec la Banque de France et nous nous sommes privés des 25 milliards de francs d'avances dont nous disposions.

Nous avons réduit le recours aux traites, procédé commode, mais malsain, de financement des dépenses publiques.

Nous subissons, d'autre part, le choc en retour de la gêne des trésoreries individuelles. Le volume des bons du Trésor a été ramené de 723 milliards à 681 milliards de francs, la réduction des souscriptions de bons du fait des particuliers ne portant que sur 9 milliards de francs.

En contre-partie, d'ailleurs, les dépôts dans les caisses d'épargne et aux comptes de chèques postaux se sont accrus et ont apporté à la trésorerie 31 milliards de francs.

Sur le Trésor, ont pesé également, durant cette période, des charges imprévues provenant, l'une du déficit de la Société nationale des chemins de fer français, l'autre du reflux sur la zone franc des monnaies coloniales et des devises étrangères.

La trésorerie manquant d'élasticité, il est évidemment impossible de laisser le Trésor supporter la charge d'un déficit budgétaire.

Au reste, si je ne vous demandais pas aujourd'hui de voter des crédits, si je ne vous demandais pas de faire l'effort nécessaire, de quelle façon les dépenses qui restent en suspens pourraient-elles être couvertes sinon par un recours à l'inflation ? Ce recours à l'inflation déterminerait l'abandon de la politique que nous avons entendu suivre en commun.

Je vous propose de réduire ce déficit, me conformant en cela au vœu de la commission des finances et de l'Assemblée, en faisant appel, pour une très large part, à des mesures d'économies.

Toute notre volonté a tendu à faire résorber par ceux-là mêmes qui provoquaient le déficit les dépenses supplémentaires qu'ils avaient occasionnées.

C'est ainsi que nous avons demandé au ministère de la défense nationale d'essayer de se tenir dans le maximum prévu de 350 milliards de francs de crédits, en lui imposant 18 milliards et demi de francs d'économies.

Et, nous tournant du côté du secteur civil, nous lui avons demandé 16 milliards d'économies.

Je sais que cette façon de procéder a pu susciter quelques critiques. On s'est demandé pour quelle raison les services civils devaient venir au secours des services militaires et plus encore au secours de la Société nationale des chemins de fer français.

Cette critique serait fondée si la Société nationale des chemins de fer français elle-même n'était pas appelée à participer largement à cet effort d'économies.

Le déficit de la Société nationale des chemins de fer français, qui est évalué à 21 milliards et demi de francs, sera certainement beaucoup plus lourd. Il sera de l'ordre d'une quarantaine de milliards de francs. Nous avons donc demandé à la Société nationale des chemins de fer français de prendre toutes les mesures de réorganisation nécessaires. Nous avons entendu renforcer son contrôle financier et, en proposant l'attribution à M. le ministre des travaux publics et des transports de pleins pouvoirs pour réaliser la coordination du rail et de la route, nous avons voulu donner les moyens à la Société nationale des chemins de fer français d'équilibrer son budget.

Pour obtenir cet équilibre, nous avons bloqué 15 milliards de francs de crédits d'équipement qui étaient affectés à la Société nationale des chemins de fer français; ces crédits demeureront bloqués jusqu'à ce que la Société nationale des chemins de fer français ait procédé à des économies ou à l'aliénation de certains éléments d'actif.

Pour compenser les charges supplémentaires auxquelles nous avons à faire face, nous prévoyons le versement au Trésor des masses de corps de troupes dissous jusqu'à concurrence d'une somme de 3 milliards de francs et la vente d'immeubles et de matériel militaires pour 10 milliards de francs.

En dehors de ces ressources, nous vous demandons des taxes nouvelles d'un rendement total de 34 milliards de francs: 1 milliard de francs au titre de la taxe de légitimation, 5 milliards et demi de francs au titre d'une taxe sur les provisions pour renouvellement des stocks incorporées au capital, 3 milliards de francs au titre d'une taxe sur l'incorporation au capital des réserves de réévalution.

En outre, nous vous demandons la liberté du marché de l'essence, en même temps que l'augmentation de son prix de vente. Si nous vous faisons cette proposition, malgré toutes les campagnes qui ont été déclenchées dans le pays,, c'est qu'elle nous a paru la seule susceptible de procurer les ressources nécessaires à l'équilibre du budget sans fausser le jeu de la politique économique et sociale que nous entendions poursuivre.

M. Jean Legendre. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Volontiers.

M. Jean Legendre. Je voudrais, monsieur le ministre, vous rappeler les engagements solennels que vous avez pris devant cette Assemblée, le 27 janvier 1949 — *Journal officiel* du 28 janvier 1949, page 140 — au cours du débat sur l'essence et sur les taxes afférentes aux carburants.

M. le président du conseil déclarait:

« Nous ne demandons pas mieux que de les examiner à l'occasion du débat sur la coordination des transports. »

Notre collègue M. Gabriel Roucaute répondait:

« En attendant, le prix de l'essence augmentera encore! »

Ce à quoi M. le ministre des finances répondait:

« Il n'en est pas question. »

Faisant écho aux propos de M. le ministre des finances, M. Queuille, président du conseil, renchérissait:

« Il n'est pas question, en effet, d'augmenter le prix de l'essence. » (*Rires à l'extrême gauche et sur divers bancs à droite.*)

« *A droite.* Bien entendu! »

Réponse de M. Queuille:

« Le Gouvernement prend l'engagement de ne pas modifier ces taxes. »

Réponse de M. le ministre des finances:

« Nous n'avons pas l'habitude de nous livrer à des actes de mauvaise foi. » (*Exclamations et rires sur les mêmes bancs.*)

Si vous n'en aviez pas l'habitude, craignez de la prendre, monsieur le ministre. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Monsieur Legendre, de ce point de vue, je n'ai pas de leçon à recevoir de vous. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

Le 27 janvier, lorsque je faisais ces déclarations, il n'était nullement dans les intentions du Gouvernement d'augmenter les taxes sur l'essence. (*Exclamations et rires à l'extrême gauche et sur divers bancs à droite.*)

Aujourd'hui, si nous venons demander au Parlement de nous autoriser à le faire, vous savez parfaitement pourquoi. C'est qu'il s'agit, monsieur Legendre, de remplir quelques devoirs nationaux auxquels, j'espère, vous n'avez pas l'intention de vous soustraire.

Si, aujourd'hui, je suis obligé d'imposer quand même à ce pays des charges nouvelles, c'est que j'ai à faire face aux dépenses qui résultent de la guerre d'Indochine. (*Mouvements divers.*)

Si nous abandonnons l'Indochine, des centaines de milliers de Français et de protégés Français risqueront le massacre.

Vous n'avez pas le droit de dire, monsieur Legendre, que nous ne devons pas modifier notre position en ce qui concerne l'essence, alors qu'il s'agit de faire face à certains devoirs nationaux. Vous devriez être le dernier, alors que toute votre politique est axée sur la grandeur de la France, à nous faire un reproche de ce genre.

M. Jean Legendre. Vous auriez dû, il y a trois mois, inclure ces charges dans vos prévisions budgétaires.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Je n'avais pas alors à prévoir ces dépenses, car, il y a trois mois, — je le dis, bien qu'il n'appartienne sans doute pas au ministre des finances de faire cette déclaration à la tribune — la situation en Indochine ne comportait pas les développements actuels. (*Exclamations à l'extrême gauche et à droite.*)

M. Frédéric-Dupont. Comment ?

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Il y a trois mois, n'existait pas la menace des communistes chinois sur les frontières de l'Indochine. (*Mouvements divers.*)

M. Frédéric-Dupont. Voilà deux ans que nos soldats se battent sans armes. C'est M. Paul Bastid qui, dans *L'Aurore*... (*Exclamations et rires au centre.*)

M. André Noël. Pourquoi pas dans le *Canard enchaîné!*

M. Frédéric-Dupont. ...a révélé que nous avions perdu des hommes parce que le Gouvernement n'avait pas envoyé à leur secours les voitures ambulances et les avions sanitaires indispensables.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Mais vous-même, monsieur Frédéric-Dupont, comment pouvez-vous alors contester l'opportunité d'une taxe sur l'essence ?

M. Henri Queuille, *président du conseil.* Monsieur le ministre des finances, voulez-vous me permettre de répondre à M. Legendre ?

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Je vous en prie.

M. le président du conseil. Dans quelles conditions se pose, à l'heure actuelle, le problème de l'essence ?

M. Legendre voudra bien reconnaître qu'au moment où se déroulait le débat qu'il a rappelé, il n'était pas question de rendre la liberté au commerce de l'essence. Un élément nouveau est intervenu depuis et il s'agit de savoir aujourd'hui de quelle manière il serait possible d'arriver à cette liberté.

Depuis longtemps déjà, on nous demande de lever les restrictions en matière de consommation d'essence. Nous vous disons aujourd'hui : Il est possible de faire un pas dans cette voie, mais nous ne pouvons admettre une liberté qui conduirait au gaspillage.

Nous ne sommes pas maîtres, en effet, de l'élément premier qui conditionne la liberté, à savoir notre approvisionnement en essence, et j'aurais aimé que les techniciens qui ont alimenté certaines campagnes aient eu l'honnêteté de le dire.

L'essence importée nous parvient, pour la plus grande partie, au titre du plan Marshall, et constitue une partie des dons généreux que nous fait l'Amérique pour assurer notre redressement et non pas pour les gaspiller.

M. Charles Desjardins. Cette essence ne devrait pas aller au marché noir.

M. le président du conseil. Si nous étions privés de cette essence, ou si nous en manquions, il nous faudrait la trouver ou nous procurer le complément en prélevant sur notre réserve de dollars, au détriment, par conséquent, des importations de matières premières indispensables à nos industries.

Est-il bon, à votre avis, de gaspiller, pour une consommation d'essence n'ayant aucun intérêt économique pour la nation, des dollars indispensables à l'approvisionnement en matières premières de nos industries ?

Dans ces conditions, et je rejoins là une proposition qui a été examinée par la commission des finances, si nous voulons assurer l'approvisionnement des consommateurs prioritaires, il faut limiter le risque de consommation excessive qui résulterait de l'attribution d'essence aux consommateurs non prioritaires.

Si vous n'admettez pas le maintien du régime du contingentement, je ne vois qu'un frein possible à la surconsommation, et ce frein naturel, c'est le prix.

Il se trouve que, de surcroît, cette élévation de prix procurera une recette supplémentaire au budget. Dans les circonstances présentes, je ne crois pas qu'il existe une taxe qui soit aussi bien accueillie par le pays que celle-là. (*Exclamations et rires à l'extrême gauche et sur divers bancs à droite. — Mouvements divers.*)

Mais oui ! Le devoir du Parlement n'est-il pas de faire en sorte que le pays ait des finances saines et de créer les ressources nécessaires à la vie de la nation ?

Si vous repoussiez notre projet, auriez-vous d'autres taxes à nous proposer ?

Quand vous aurez servi par priorité ceux qui, actuellement, sont déjà les bénéficiaires de certains contingents d'essence, si vous voulez en outre faire face à la consommation accrue de la période des vacances, ne croyez-vous pas que vous pourrez demander à ceux qui bénéficieront de ce surcroît d'apporter leur contribution, surtout quand le pays est malheureux ?

Je vous pose la question. Nous aurons à en débattre demain. Quoi qu'il en soit, nous sommes obligés, pour les raisons que j'ai données, à la fois de limiter nos importations d'essence et de trouver des ressources nouvelles pour que certaines causes, comme celle qu'évoquait tout à l'heure M. le ministre des finances, ne soient pas sacrifiées par une générosité à laquelle les administrateurs et les contrôleurs financiers que vous êtes n'ont pas le droit de céder. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. Charles Desjardins. Nous avons le droit de nous préoccuper de mettre un terme au marché noir.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Mesdames, messieurs, M. le président du conseil vous a dit les raisons profondes pour lesquelles nous avions pensé à l'essence comme matière imposable. En tant que responsable également de l'économie nationale, il m'a semblé que cette taxe était une de celles qui pouvaient avoir les moindres répercussions sur les prix.

J'ai dû exclure de mes propositions, vous savez pourquoi, le recours à des impôts directs.

Il semble bien, effet, qu'il soit impossible, à l'heure présente, de demander davantage à l'impôt direct.

M. le rapporteur général. C'est très exact !

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Quant aux impôts indirects, taxes à la production, taxes sur les transactions, il y a toute chance, étant donné leur caractère général, que leur majoration ait, sur les prix, des répercussions beaucoup plus étendues qu'une surtaxe sur l'essence qui ne porte que sur certains secteurs de la vie nationale.

M. Maurice Lucas. Et sur l'agriculture !

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Il est incontestable qu'une incidence se fera sentir en matière de transports routiers, mais dans quelle proportion ? Pour environ 6 p. 100 des prix de transports. Or, la plupart de ceux-ci sont, à l'heure actuelle, au-dessous des prix plafonds dont il est tenu compte pour incorporer les frais de transport aux prix de revient des produits.

En matière de transports de voyageurs, l'incidence de la surtaxe sera au maximum de 0,25 p. 100.

On vient de faire allusion à l'agriculture. Lorsque nous avons discuté, il y a quelques semaines, du cadre dans lequel devait être fixé le prix du blé, le ministre de l'agriculture aussi bien que la C. G. A. ont demandé que soit exclu l'élément tenant compte de la motorisation de l'agriculture. Par conséquent, je serais fondé aujourd'hui à dire, mais je ne le fais pas, que, dans ce domaine, la hausse du prix de l'essence ne pourra pas avoir de conséquences.

En tout cas, bien que les répercussions de cette hausse ne puissent pas être exactement mesurées, il est certain que, s'appliquant d'une façon diffuse et n'affectant pas l'ensemble de l'agriculture, elles seront moins graves qu'une majoration des taxes sur les transactions, par exemple, qui portent directement sur les produits.

C'est pourquoi, ayant à choisir entre des solutions dont aucune ne me satisfaisait, j'ai préféré celle qui pouvait être considérée comme le moindre mal et je vous l'ai proposée.

Le Gouvernement veut, avant tout, poursuivre sa politique des prix ; il entend, par tous les moyens dont il dispose, maintenir la stabilité et accentuer son effort dans le sens de la baisse.

Le Gouvernement croit que la taxe sur l'essence, dans la conjoncture actuelle de baisse, ne peut pas avoir de réelle incidence.

Il désire développer son action dans le sens de la baisse en libérant le plus possible les produits des contrôles inutiles.

D'ici un mois, j'aurai supprimé les groupements d'achats qui deviennent inutiles, ainsi que les caisses de péréquation. J'ai le désir de les rendre à la gestion professionnelle.

La suppression des groupements sera accompagnée du dépôt d'un projet de loi sur les ententes industrielles, qui nous donnera les moyens d'éviter les inconvénients des cartels, leur malthusianisme et le ralentissement qu'ils pourraient exercer sur la baisse des prix.

Nous ne voulons pas, aujourd'hui, lâcher le levier de commande efficace dont nous disposons encore, celui du crédit. Nous ne voulons pas, certes, faire du crédit un instrument de crise économique d'assainissement, mais nous voulons le maintenir comme un régulateur. Nous envisagerons, bien entendu, tous les assouplissements nécessaires, mais à la condition

qu'ils ne permettent pas de nouveau la rétention des produits et qu'ils ne nous lancent pas de nouveau, par une voie oblique, dans l'inflation.

Le crédit doit servir au développement de la production et des exportations.

M. Robert Buron. Très bien!

M. le ministre des finances et des affaires économiques. C'est dans ce sens que nous entendons l'orienter. Toute notre politique tend, nous l'avons indiqué dans notre projet, au développement des exportations.

Vous connaissez les résultats aujourd'hui acquis, qui s'expliquent sans doute moins par les mesures déjà prises que par les premières difficultés rencontrées par les entreprises sur le marché intérieur.

Nous voulons aider l'effort d'exportation par une série de mesures dont vous avez eu connaissance en détail, qui tendent à la simplification administrative en associant davantage les professionnels à l'administration,...

M. Robert Buron. Très bien !

M. le ministre des finances et des affaires économiques. ...en assouplissant également le mécanisme des comptes E. F. A. C., en remplaçant le système des licences d'exportation par celui des engagements de change, et surtout en donnant plus de facilités de crédit.

Vous savez avec quelles difficultés l'exportateur trouve en France du crédit. Il paye 6 p. 100 environ de commissions diverses, alors que le crédit correspondant, en Angleterre, ne coûte que 3 p. 100. Aussi négocions-nous actuellement, par l'entremise de la Banque de France, des réductions sensibles des commissions bancaires et des taux d'intérêt.

Nous envisageons, d'autre part, non pas de dépasser les plafonds en faveur de l'exportation, mais de faciliter l'octroi du crédit à court terme par un système de double aval; nous envisageons la modification du régime actuel de l'assurance-crédit et la possibilité de crédit à moyen terme plus étendue.

Enfin, notre projet comportait — je crains que la commission des finances ne les ait en partie disjointes — des dispositions diminuant les charges fiscales des exportateurs.

Nous avons, en outre, orienté notre politique dans un sens moins dirigiste. A la place de mesures formelles s'étendant mathématiquement à toutes choses, nous avons voulu individualiser les encouragements donnés à l'exportation. Des accords seront en quelque sorte passés entre l'administration et les branches professionnelles intéressées, d'une part, pour définir leurs objectifs d'exportation et, d'autre part, pour chacune d'entre elles et suivant leurs besoins, pour définir les avantages qui leur seront consentis, notamment sous forme d'importations prioritaires de matières premières ou de biens d'équipement. Ces dispositions s'inscrivent à leur heure dans l'ensemble des mesures qui permettront d'atteindre les objectifs de 1952.

Nous avons pensé enfin qu'il était indispensable de ramener dans le circuit productif des capitaux qui à l'heure actuelle sont stériles.

Nous ne voulons pas injecter du crédit par des procédés inflationnistes, mais nous pensons que si nous pouvions réintégrer dans le circuit les capitaux qui se dissimulent par crainte d'une catastrophe monétaire ou d'une législation trop restrictive, nous pourrions apporter une aide sensible à la production française. C'est à ce titre que nous vous avons demandé d'abaisser les limites de presciption en matière d'impôt de solidarité et de faciliter le règlement transactionnel de certains délits de caractère économique.

Telles sont, mesdames, messieurs, les grandes lignes du programme que le Gouvernement vous propose. C'est en lui-même un projet modeste, mais son vote ou son refus signifiera que vous voulez ou non continuer la politique qui se poursuit actuellement, politique d'arrêt de l'inflation, de stabilité économique et de stabilisation monétaire.

Je sais que cette politique est la vôtre et que vous entendez la continuer, mais vous savez également que si nous nous abandonnons au moment même où nous pouvons aboutir, tout sera remis en cause.

N'avez-vous pas été surpris et n'avez-vous pas compris la portée de cette campagne qui, depuis un mois, déferle sur le pays ?

La France était née à un nouvel optimisme, avait repris un peu de confiance. Depuis un mois, c'est le pessimisme qu'on sécrète partout. Quel intérêt peut-avoir à agir ainsi ? A-t-on la volonté d'inverser le courant, de sortir de la stabilisation pour se précipiter à nouveau dans l'inflation ?

Il faut avoir le courage de le dire: beaucoup ont intérêt à l'inflation. (*Applaudissements au centre et sur divers bancs à gauche et à droite.*)

M. Raymond Moussu. Très bien!

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Si vous entendez actuellement tant de gémissements, tant de polémiques, c'est que l'on voudrait reprendre la voie de toutes les facilités. Lorsque l'on considère toutes les revendications présentées, sur les prix, sur le crédit, dans tous les domaines, il semble que l'on voudrait voir disparaître peu à peu toutes les disciplines, pour sombrer de nouveau dans tout ce qui est commode et supprimer tout ce qui peut nous conduire à l'assainissement définitif.

Or, je vous l'assure, nous sommes prêts d'aboutir, plus que je ne peux vous le dire encore. Je puis vous affirmer que nous tenons entre nos mains notre stabilité. Il faut encore très peu d'effort pour aboutir, mais cet effort est nécessaire et c'est cet effort que je vous demande d'accomplir, malgré l'impopularité présente et momentanée. Il le faut pour sauver ce pays.

Sans cet effort, il n'y a pas d'autre politique que l'inflation. L'inflation, vous n'en voulez pas et moi non plus. (*Applaudissements au centre et sur divers bancs à fauche et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Védrines, rapporteur pour avis de la commission de la production industrielle. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Henri Védrines, *rapporteur pour avis de la commission de la production industrielle.* Mesdames, messieurs, la commission de la production industrielle s'est saisie des projets financiers du Gouvernement. Elle entend borner ses observations au seul point du projet concernant l'augmentation du prix de l'essence.

La commission approuve la disjonction de l'article 8, adpotée en commission des finances par 35 voix contre zéro et 5 abstentions.

Pour justifier l'augmentation du prix de l'essence, le Gouvernement essaye de nous persuader qu'elle est nécessaire pour rendre la liberté à la vente de l'essence. Le Gouvernement essaye par là de nous enfermer dans ce dilemme: ou bien la liberté à 55 francs le litre ou bien le maintien du contingentement. La commission de la production industrielle refuse de s'y laisser enfermer.

Nous considérons que la liberté et le prix de l'essence sont deux choses essentiellement distinctes. La commission est unanime à réclamer le retour à la liberté de la vente de l'essence. L'Assemblée nationale elle-même s'est prononcée en ce sens le 30 mars dernier, à l'unanimité également. C'est là uniquement une question de stock et non une question de prix. Les 235.000 mètres cubes répartis en avril correspondraient pratiquement aux besoins de la consommation actuelle.

C'est le prix déjà trop élevé qui empêche les prioritaires de consommer la totalité de leur attribution.

Il est donc possible, sans augmentation de prix, de rendre libre la vente de l'essence. L'essence libre de suite, oui! L'essence à 55 francs, non!

Votre commission estime qu'une telle augmentation serait catastrophique pour l'économie nationale. Elle serait un facteur de hausse des prix industriels et des prix de transport. Elle entraverait la mécanisation de l'agriculture et rendrait plus lourds les frais des artisans, des commerçants, des médecins, des sages-femmes. En définitive, elle aggraverait la situation des masses laborieuses et serait ruineuse pour l'économie nationale.

Nous sommes tout aussi opposés au double secteur. Instituer le double secteur serait donner une prime au marché noir. Cela favoriserait les trafiquants et les riches utilisateurs particuliers, mais augmenterait encore les difficultés de la grande masse.

C'est pourquoi la commission de la production industrielle, à l'unanimité, je le répète, est également opposée au double secteur et à toute augmentation du prix. Elle réclame la liberté de l'essence et demande à l'Assemblée d'accepter la disjonction des articles 8, 9, 10 et 11, proposée par la commission des finances. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Lespès.

M. Henri Lespès. Mesdames, messieurs, l'opinion publique a éprouvé quelque surprise devant les projets financiers du Gouvernement.

En effet, et M. le ministre des finances le rappelait tout à l'heure à la tribune, il y a quelques semaines à peine on se serait cru dans une période d'euphorie. M. le ministre des finances s'était déclaré parfaitement satisfait de l'emprunt.

Peu de temps après, que nous propose-t-il ? De nouveaux impôts !

Le Gouvernement a entrepris une politique de baisse et de déflation qui s'est traduite par la baisse d'un certain nombre d'indices des prix de gros et de détail. Le Gouvernement a entrepris, depuis le mois de septembre dernier, depuis cette célèbre circulaire du gouverneur de la Banque de France du 30 septembre, une politique énergique de restriction de crédits.

Seulement, mesdames, messieurs, d'une part ces restrictions de crédits et cette dé-

flation s'appliquent essentiellement au secteur privé, et d'autre part, lorsque M. le ministre des finances parle du pessimisme actuel de l'opinion publique, il oublie que, derrière ce terme technique de déflation, se cachent des réalités humaines souvent tragiques.

On évoquait, il y a un instant, la baisse de prix des articles de faïence. A Montereau, dans mon département, une faïencerie qui emploie 900 ouvriers va, d'ici quelques jours, fermer ses portes. Voilà la réalité, la terrible réalité du chômage qui est au terme de cette crise de déflation.

Parallèlement à la crise des trésoreries privées, à l'arrêt du commerce, que voyons-nous ?

Nous voyons une augmentation du budget des dépenses de l'Etat. D'un côté, la déflation, et je pourrais l'admettre, mais de l'autre, la certitude de l'inflation des dépenses de l'Etat, puisque nous nous trouvons aujourd'hui en présence de 83 milliards de dépenses supplémentaires.

Tel est le fait nouveau qui mérite notre attention. 83 milliards de francs, ce n'est pas négligeable. En contre-partie, quelques économies, sans doute, mais aussi un impôt dont je veux bien qu'il soit impopulaire, mais dont je suis certain qu'il aura des répercussions désastreuses sur l'activité économique de la nation.

Au fond, je ne crois pas que nous puissions discuter les 53 milliards de francs de crédits militaires qu'on nous demande, puisque nous n'avons même pas encore voté l'ensemble des crédits militaires. Par contre, nous pouvons nous pencher sur les deux postes essentiels des projets du Gouvernement, relatifs à la S. N. C. F. et à l'essence.

En ce qui concerne la S. N. C. F., il y a, paraît-il, un fait nouveau, les 21 milliards de francs de déficit, 40 milliards, plus exactement, mais on compte sur 19 milliards d'économies.

Je m'étonne, mes chers collègues, qu'il y ait là un fait nouveau. En effet, dans le conseil d'administration de la S. N. C. F. siègent dix administrateurs d'Etat.

M. le ministre des finances et des affaires économiques, qui au surplus dispose d'une mission de contrôle financier sur la S. N. C. F., n'était-il pas parfaitement armé pour prévoir ce qui allait se passer ? J'ai l'impression que l'opération qui se fait sur le dos de la S. N. C. F. est, au fond, une sorte de diversion pour nous empêcher de voir l'état réel de nos finances publiques. Diversion regrettable à certains égards, car elle semble entraîner dans une égale réprobation la direction de la S. N. C. F. et les cheminots.

Or, ceux d'entre nous qui ont fait de la résistance se souviennent avec émotion de Résistance-Fer. Il faudrait rendre hommage également — nous y reviendrons d'ailleurs — à l'effort de reconstruction réalisé par la S. N. C. F. depuis la libération, effort considérable puisque, pratiquement, tous ses moyens d'exploitation étaient détruits.

Vingt et un milliards de francs de déficit sur un compte d'exploitation de trois cent quarante et un milliards de francs ! Ce n'est pas la première fois que nous constatons des déficits dans l'exploitation des chemins de fer français. Il y en a souvent eu avant la guerre. Tout de même, notre devoir est d'en connaître les causes et de les analyser le mieux possible.

On nous a dit que les causes de ce déficit étaient d'une part la baisse du trafic, d'autre part les impôts.

La baisse du trafic ? Elle est due à cette politique de restriction du crédit à laquelle j'ai, il y a un instant, fait allusion.

Les impôts ? Là encore, c'est une conséquence directe de la gestion du Gouvernement.

Lorsqu'on vous proposera d'augmenter les tarifs de l'essence, on vous dira que cette augmentation entraînera une répercussion directe sur le budget de la S. N. C. F., provoquant un supplément de dépenses d'un milliard de francs dans le compte d'exploitation de 1949. Il faudrait donc procéder à une analyse serrée des conséquences des mesures que nous propose le Gouvernement.

J'espère qu'à l'occasion de la discussion des articles, M. le ministre des travaux publics, voudra bien nous apporter quelques renseignements, et c'est pour cela que j'évoque, à ce point de la discussion, très brièvement, ce problème. Nous aurons l'occasion d'y revenir. Je voudrais que demain M. le ministre des travaux publics nous indique quels sont, par rapport à 1938, les coefficients des tarifs de transports de voyageurs et de transports de marchandises, quels sont les coefficients des salaires et également quels sont les coefficients des achats des principales matières premières. de la S. N. C. F., c'est-à-dire du charbon et de l'acier.

Il restera ensuite à étudier le problème de la structure du réseau. Je rappelle qu'actuellement 85 p. 100 du trafic s'effectuent sur seulement 50 p. 100 de lignes, et ainsi peut-on nous proposer, sans doute, par étapes, la fermeture de quelques 10.000 kilomètres de lignes secondaires.

Là aussi, je voudrais qu'on nous apportât des précisions, car si mes renseignements sont exacts, depuis la constitution de la Société nationale des chemins de fer français, on a déjà fermé au trafic des voyageurs 12.000 kilomètres de lignes. A partir du moment où, sur certains points, l'effort principal a été fait, il faut se garder de quelques illusions sur les chiffres, et je voudrais que M. le ministre des travaux publics puisse demain nous dire avec exactitude quelle économie il entend réaliser par la fermeture de 10.000 kilomètres de lignes de chemins de fer. Il ne faut pas se payer d'illusions et nous avons le droit d'être parfaitement renseignés.

Je rendais tout à l'heure hommage à la Société nationale des chemins de fer français pour la rapidité de sa reconstruction. Je me permets maintenant une critique, que chacun peut faire, c'est que la Société nationale des chemins de fer français, qui est une grande maison, vit certainement sur un trop grand pied. On a vu trop large.

D'après le plan Monnet, jusqu'en 1952, l'accroissement du trafic devait être constant.

Sur ce point également M. le ministre des travaux publics devra nous renseigner. S'il s'est produit une erreur d'orientation, nous sommes en droit de demander qui en est responsable. Est-ce M. Moch, qui était alors ministre des travaux publics ? Est-ce M. Monnet, qui était commissaire général au plan ? Nous subissons là une des conséquences des conditions dans lesquelles a été mis en œuvre le plan Monnet, qui ne nous a jamais été soumis.

La responsabilité du Parlement n'a jamais été engagée en cette affaire.

Par ailleurs, nous sommes en droit de rappeler une fois de plus que notre Assemblée devait étudier la réforme du statut des entreprises publiques, qu'un texte est déposé depuis cinq mois, mais qu'aucun rapport n'a été présenté par les commissions intéressées.

Il ne s'agit pas de reporter à la légère les responsabilités gouvernementales sur un président de conseil d'administration ou sur un directeur général. Nous avons le droit de les situer exactement.

Si l'on a conçu la reconstruction des chemins de fer comme on l'aurait conçue en 1880, nous avons le droit d'exiger que les responsables soient connus et de savoir quelles mesures sont envisagées. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche.*)

M. René Capitant. Très juste !

M. Henri Lespès. J'en arrive maintenant à l'augmentation du prix de l'essence.

M. le ministre des finances s'est défendu tout à l'heure d'avoir eu la moindre préméditation. Je veux bien le croire. Cela ne diminue pas cependant l'importance de la hausse proposée. Dans les monceaux de lettres qui nous ont été envoyées aux uns et aux autres, se trouvent des témoignages d'importance.

Ainsi, la fédération des syndicats d'ingénieurs et des cadres de la C.F.T.C. déclare, dans une lettre-circulaire du 17 mai 1949 :

« Nous sommes formellement hostiles à toute augmentation du prix de l'essence. Nous dirons même que ceux qui ne défendront pas ce point de vue feront un acte d'hostilité envers la partie la plus défavorisée du peuple français, c'est-à-dire le monde du travail, qui n'a d'autre possibilité, pour compenser la hausse des prix, que de demander une hausse de salaires. »

Faites bien attention, monsieur le président du conseil, aux termes de cette lettre. J'ai peur que vous n'entriez de nouveau dans le cycle infernal par la voie de l'augmentation du prix de l'essence.

M. le président du conseil. Nous en étions donc sortis !

M. Henri Lespès. Voici encore un témoignage qui me paraît aussi d'une très grande valeur : c'est celui de M. Vallot, président de la chambre syndicale du commerce et de la réparation automobile, qui parle au nom de 30.000 adhérents.

Il écrit ce qui suit au rédacteur du *Figaro* qui a fait sur la liberté et le prix de l'essence l'enquête que vous connaissez :

« Nous autres professionnels de l'automobile, qui souffrons d'un amenuisement de plus en plus accentué de certaines de nos activités essentielles, car ce n'est nullement le nombre des voitures qui roulent dans les quartiers du centre de la capitale qui permet de juger la véritable physionomie de la circulation routière en France, nous sommes absolument convaincus qu'à l'heure actuelle le problème primordial est celui du prix du carburant, déjà trop élevé pour la masse des usagers, comme le prouve notamment la quantité de tickets non utilisés. »

Ici, mesdames, messieurs, vous me permettrez d'apporter quelques chiffres : au mois d'avril, 235.000 mètres cubes d'essence ont été répartis sous forme de tickets ; la consommation effective a été seulement de 194.000 mètres cubes. Quarante millions de litres d'essence n'ont pas été touchés par les prioritaires.

M. Maurice-Petsche a déclaré l'autre jour, si je ne m'abuse, devant la commission des finances, que rendre la liberté en relevant le prix du litre d'essence à 55 francs augmenterait la consommation

de 20.000 mètres cubes. Même dans cette hypothèse, nous serions encore au-dessous des quantités réparties au mois d'avril. Comment alors, monsieur le président du conseil, peut-on parler d'un problème de devises ?

A la vérité, l'état des trésoreries privées est tel actuellement que vous n'avez rien à craindre à ce point de vue. Vous aurez de la peine à distribuer la totalité de votre contingent. Quel est-il, ce contingent ? Environ 80 p. 100 de la consommation de 1938.

En estimant en pourcentage la consommation et la répartition d'avril, nous trouvons que 64 p. 100 seulement du contingent réparti ont été consommés. Les 20.000 mètres cubes supplémentaires dont par M. Maurice-Petsche ramèneraient la consommation, dans l'hypothèse de la liberté, à 74 p. 100 seulement des quantités consommées en 1938.

M. le président du conseil. Vous savez bien que la consommation n'est pas constante et qu'au cours des mois à venir il y aura une pointe.

M. Henri Lespès. Ne pensez-vous pas, monsieur le président du conseil, qu'une marge de 20.000 mètres cubes par mois permettra d'absorber largement une certaine pointe de consommation ?

M. le ministre des travaux publics et des transports déclarait hier devant la commission des finances qu'au cours des vacances de Pâques, les touristes, au lieu d'aller loin, comme les autres années, sont allés au plus près de leur résidence. Ne faut-il pas en chercher l'origine dans la gêne actuelle des trésoreries, et ne va-t-elle pas se traduire par les mêmes conséquences sur la circulation automobile pendant les grandes vacances ?

Puisque 40.000 mètres cubes ne sont pas distribués, la liberté de l'essence existe pratiquement. La seule question qui se pose maintenant est celle du prix.

Voici ce que disait encore, dans sa lettre, le président Vallot :

« L'augmentation du prix du carburant entraînera la hausse des prix des transports et, par voie de conséquence, celui du prix de la vie, la réduction des échanges, les crises de trésorerie, l'aggravation du chômage, la diminution des recettes fiscales. En un mot, elle sera véritablement néfaste pour l'économie française. »

Ici, j'ouvre encore, si vous le permettez, une parenthèse. Vous avez tous eu connaissance, mesdames, messieurs, du rapport remarquable de M. Ducros, au Conseil économique, sur le coût de la distribution.

M. Ducros nous a expliqué longuement, avec des graphiques et des études extrêmement documentées, pour quelle raison la baisse sur les prix agricoles n'avait pas eu autant de répercussion qu'on aurait pu l'espérer sur les prix de détail.

La raison était simplement qu'en plus des marges de distribution et des impôts, les frais de transport étaient énormes. Si vous augmentez le prix des carburants dans les proportions que vous envisagez, cette augmentation constituera inéluctablement un facteur très important de hausse du prix de la vie.

En effet, les consommateurs d'essence auront une propension toute naturelle à récupérer sur leurs clients ce qui n'est au fond que le coût de leur outil de travail.

Par ailleurs, du simple point de vue du rendement fiscal, en songeant à augmenter le prix du carburant, M. le ministre des finances semble négliger un facteur essentiel : le volume des échanges.

On peut, évidemment, dans une période de crise, utiliser la méthode qui consiste à resserrer le plus possible le crédit et à augmenter le plus possible les impôts.

Il existe une autre méthode, qui consiste à essayer d'augmenter le volume des échanges.

Au cours des débats qui ont eu lieu ici, le trimestre dernier, à propos du prix des carburants, il a été prouvé d'une manière indubitable que l'automobile était un outil de travail. C'est ainsi que cette Assemblée l'a considérée.

Or, les échanges sont une authentique source de richesses pour le pays. Si vous diminuez encore le volume des échanges, monsieur le ministre, vous aggraverez cette crise que vous redoutez.

Au fond, ne nous faisons pas d'illusion. Lorsque la commission des finances, hier, a disjoint les articles 8 et suivants, elle n'a pas, comme le disait un journal ce matin, entendu se prononcer contre la liberté de l'essence — et je pense que M. le rapporteur général pourra nous en donner acte très volontiers — elle a seulement entendu se prononcer contre l'augmentation de prix et pour la liberté.

M. le rapporteur général. Je vous donne acte qu'il n'a pas été question de la liberté de l'essence à la commission des finances. (*Sourires.*)

M. Henri Lespès. De toutes les nuances, nous pourrons certainement reparler.

En somme, monsieur le président du conseil, ces projets de loi que vous présentez pour équilibrer un budget sans cesse croissant nous posent à la fois le problème de l'inflation et celui du chômage.

Ils nous posent aussi, comme le disait tout à l'heure M. le rapporteur général, le problème de la réduction du train de vie de l'Etat.

La déflation nous amène au chômage. Le chômage est là qui nous guette. Et la situation actuelle, vous le savez bien, est beaucoup moins inquiétante que celle de demain.

Pour résoudre le problème du chômage, vous aurez normalement recours à l'inflation, si vous ne pouvez réduire le train de vie de l'Etat.

C'est parce que, sur ce chapitre-là, les mesures que vous nous proposez sont terriblement insuffisantes que, pour notre part, nous ne parlons pas seulement de pessimisme de l'opinion publique, mais de très grandes inquiétudes sur l'avenir de ce pays. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche et au centre et sur de nombreux bancs à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Peytel.

M. Michel Peytel. Mesdames, messieurs, M. Legendre a rappelé tout à l'heure les engagements qui avaient été pris au mois de janvier par le Gouvernement.

Je ne ne le suivrai pas jusqu'au bout dans son raisonnement, car je suis sûr qu'à ce moment-là le Gouvernement n'avait pas, en effet, l'intention d'augmenter le prix de l'essence.

Toutefois, je me méfie des intentions qui mènent à la tentation. L'occasion est trop belle avec l'essence.

Je suis à peu près certain, d'ailleurs, que si le Gouvernement avait encore aujourd'hui la possibilité de fixer ce prix, ce serait déjà fait.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Nous en avons la possibilité. Nous n'en avons pas usé.

M. Michel Peytel. En passant, je me réjouis de la sagesse de l'Assemblée nationale qui a retiré cette tentation au Gouvernement.

M. le président du conseil. Le Gouvernement aurait pu augmenter le prix de l'essence, puisqu'il a le droit de fixer le prix des produits. Mais nous n'aurions pas été corrects vis-à-vis du Parlement, en raison du vote que vous avez émis.

C'est dans le souci de rester corrects à l'égard de l'Assemblée que nous lui soumettons cette question.

M. Michel Peytel. Monsieur le président du conseil, nous nous inclinons tous devant vous. Toutefois, je crois qu'il y a une légère confusion de votre part.

Vous savez en effet que, grâce au vote de cette disposition...

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Qui ne concerne pas le prix.

M. Michel Peytel. ...relative, non au prix de l'essence, en effet, mais à la taxe intérieure sur les carburants, il ne vous était pratiquement pas possible, aux termes de la législation actuelle, d'augmenter le prix sans tenir compte des facteurs extérieurs, tels que le prix d'achat, le cours des changes, etc.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Si !

M. Michel Peytel. D'honorables collègues, beaucoup plus compétents que moi, présenteront, au cours de ce débat, des observations sur le projet du Gouvernement.

Pour moi, je désirerais, en quelques minutes, formuler quelques brèves observations sur le seul problème de l'essence.

M. Lespès a signalé un fait qui, à nos yeux, doit revêtir toute son importance : Au mois d'avril, 40.000 mètres cubes, soit le cinquième du contingent total des tickets émis, n'ont pas été touchés par les consommateurs.

Or, on peut estimer que le marché noir de l'essence a porté, pour le même mois, sur environ 5 p. 100 de ce contingent.

Quand on vient nous dire qu'il s'agit d'augmenter le prix actuel de l'essence pour lui donner sa valeur économique normale, je ferai remarquer que cette valeur n'est pas supérieure à 43 francs 20, mais inférieure à ce chiffre.

Une simple confirmation : c'est depuis la fixation du prix de l'essence à 43 francs 20 que l'on a commencé à constater une sous-consommation. Le prix de l'essence a été porté à 43 francs 20 le 3 janvier et l'on a constaté pour la première fois une sous-consommation, qui fut de 10.000 mètres cubes, en janvier. Cette sous-consommation est passée à 12.000 mètres cubes en février, à 12.500 mètres cubes en mars et enfin à 40.000 mètres cubes en avril.

Comparons d'ailleurs avec les chiffres de 1938.

On a voulu comparer le nouveau prix à celui de 1939, en nous disant que l'augmentation proposée correspondait à l'indice 18.

Mais pourquoi comparer à l'année 1939, alors que nous avons l'habitude de comparer tous les prix à ceux de 1938 ?

En 1938, le litre d'essence coûtait 2 fr. 60. D'après l'institut national de la statistique, nous sommes au coefficient 16,6, alors que l'indice des prix de détail fixé sur 34 articles est de 16,3.

Avec la proposition qui nous est soumise, le prix de l'essence passerait à l'indice 21.

Dans un ouvrage édité — il est bon de le préciser — par le ministère des travaux publics en 1938, on lit que le Conseil national économique avait, à l'époque, estimé qu'une baisse de 15 p. 100 de la taxe sur les carburants provoquerait un accroissement de la circulation de 40 p. 100, donc une majoration des recettes fiscales, directe pour les carburants, et indirecte, par l'accroissement d'activité générale qui en résulterait.

Est-ce que, par hasard, les fonctionnaires d'aujourd'hui ne seraient plus d'accord avec leurs devanciers ?

Il est un autre aspect du problème : celui des recettes budgétaires.

Le Gouvernement prétend réaliser des recettes substantielles pour le budget par cette augmentation du prix de l'essence.

Peut-être, pendant quelques semaines, y aura-t-il des plus-values. Mais nous avons déjà la preuve qu'à 43 francs 20 les consommateurs ne prennent plus leur contingent.

Bientôt, la circulation sera freinée, les courants d'échanges étranglés. La demande de produits diminuera; la production ne pourra plus s'écouler.

On perdra non seulement des recettes fiscales sur les carburants, mais aussi des recettes sur la production, sur les transactions, sur l'activité économique en général.

En apparence, on remettra peut-être le budget en équilibre par une hausse des carburants. Le Gouvernement sauvera provisoirement la face. Mais, au mois d'octobre, notre budget sera dans une situation plus grave encore et la France sera alors descendue dans le gouffre de la sous-consommation, dont on ne sort pas, vous le savez, en quelques mois.

Et tout cela parce que nos financiers se déclarent incapables de trouver des recettes ou d'opérer des économies représentant tout juste 1 p. 100 de notre budget de 1949.

Quel manque d'imagination! A moins que ce ne soit voulu.

Comme par hasard, on ne nous propose en échange que les impôts les plus impopulaires, pour nous forcer à accepter une hausse inadmissible sur les carburants.

M. le ministre des finances et des affaires économiques nous a déclaré, en commission des finances, qu'à son avis cette hausse n'aurait pas d'influence importante sur les prix.

Or, la hausse du prix de l'essence, c'est la hausse de tous les prix et simultanément une diminution des possibilités de consommation. C'est le contraire de ce qu'il faut faire, car la circulation automobile provoque la consommation.

En voulez-vous des exemples pris parmi les plus terre à terre ? Ce cordonnier qui, avant guerre, grâce à l'achat d'une automobile d'occasion, allait dans les hameaux et dans les fermes, triplant ainsi son chiffre d'affaires. Cet horloger-bijoutier de chef-lieu de canton qui, à la veille de la faillite, a acheté une camionnette et a fait des tournées dans les environs, et dont le chiffre d'affaires a été multiplié par cinq.

J'ai reçu de nombreux témoignages de petits artisans qui se sont sauvés ainsi de la crise de 1932.

Aujourd'hui, nous sommes malheureusement à la veille d'une situation analogue. On produit plus qu'en 1938, paraît-il, mais on consomme moins, ou l'on n'a pas les moyens de consommer.

Or, l'essence est justement un stimulant de la consommation. Si on veut atteindre l'équilibre économique, il faut que les prix et les contingents d'essence soient tels que les consommateurs utilisent au moins autant d'essence qu'en 1938.

Et, en passant, n'est-il pas lamentable de constater que la France est le seul des pays bénéficiaires de l'aide Marshall qui n'ait pas atteint sa consommation de 1938 ?

Actuellement, on distribue des contingents qui représentent 80 p. 100 de cette consommation de 1938. En avril, au prix de 43 fr. 20, ces contingents n'ont pas été perçus en totalité par les ayants droit.

Dans ces conditions, comment augmenter le prix des carburants sans que cette hausse ait une influence sur le coût de la vie ?

Un autre exemple particulier a été cité par M. le ministre des finances. C'est celui des tarifs routiers, dont je voudrais dire quelques mots.

On sait que les tarifs routiers maxima sont les mêmes pour toutes les relations, pour tous les trafics, quels que soient les prix de revient correspondants.

Aussi constate-t-on deux cas.

Pour les prix de revient élevés, les transporteurs routiers sont déjà obligés — bien souvent ils dépassent les plafonds autorisés — de demander une augmentation des tarifs maxima autorisés.

Pour les relations à trafic concentré et régulier, ils peuvent travailler nettement au-dessous des prix maxima; il ne faut pas oublier que, sur ces relations, il y a une forte concurrence, et ils travaillent à la limite du prix de revient.

Avec une hausse des carburants leur prix de revient augmentera et, s'ils ne peuvent augmenter leurs tarifs, ils iront à la faillite.

Il est d'ailleurs bien triste de lire une argumentation telle que celle qui figure dans l'exposé des motifs de l'article 8 du projet de loi qui nous est proposé.

La hausse du prix de l'essence exigera une majoration des tarifs limites pour les mauvaises relations. C'est un fait indéniable. Et pour les bonnes relations, s'il ne conduit pas aux tarifs limites, il provoquera forcément une hausse des tarifs actuels.

Pas de répercussion, avez-vous dit, monsieur le ministre des finances et des affaires économiques ?

Mais vous vous contredisez vous-même, puisque, dans le projet de loi qui nous est soumis, à deux postes différents, vous nous demandez des crédits pour prévoir la hausse qui résultera de l'augmentation du prix des carburants.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Mais uniquement pour les services utilisateurs.

M. Michel Peytel. C'est ainsi que vous nous demandez 800 millions de francs pour tenir compte de la répercussion de la hausse du prix de l'essence.

D'autre part, il a été reconnu hier par M. Pineau, devant la commission des finances, que cette augmentation du prix des carburants coûterait environ 1 milliard de francs à la Société nationale des chemins de fer français.

Qu'on ne se fasse donc pas d'illusion.

Pour couvrir nos dépenses, a dit M. le ministre des finances; pour garantir nos approvisionnements, a dit M. le président du conseil.

Cette divergence...

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Il n'y a pas de divergence.

M. le président du conseil. J'ai dit les deux!

M. Michel Peytel. ...fait ressortir la vraie raison qui est celle d'utiliser le prix des carburants comme moyen de coordination.

Or, la commission des finances, qui sera certainement suivie par l'Assemblée, a nettement affirmé, en disjoignant hier l'article 6, qu'elle ne pouvait accepter que cette coordination soit faite par décret, alors que la législation fait obligation au Parlement de la fixer par une loi avant la fin de l'année.

Un dernier exemple: voici la décomposition du prix des carburants, actuellement et après la hausse envisagée.

En janvier 1949 — c'est-à-dire sur la base actuelle — les taxes, droits et redevances représentent 21 fr. 42, soit 56,5 pour 100 du prix.

En mai 1949, si nous acceptons l'augmentation qui nous est proposée, ces taxes passeront à 36 fr. 22, soit 65,8 p. 100 du prix de vente du carburant, ce qui représentera une augmentation des taxes de 50 p. 100.

Quant au prix, malgré le blocage de tous les prix au 31 décembre qui avait été décidé par le Gouvernement, il était majoré en janvier 1949 — trois jours après! — de 3 fr. 40, soit 8,50 p. 100.

Le texte qui nous est proposé portera ce prix à 15 fr. 20, soit 38,5 p. 100 de hausse, et cela alors qu'on veut bloquer les prix.

Vous vous étonnez peut-être, mes chers collègues, et surtout vous, monsieur le ministre, que ce projet d'augmentation de la taxe sur l'essence ait provoqué tant d'émotion dans le pays.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Pas du tout!

M. Michel Peytel. C'est M. Grünbaum-Balin, un penseur socialiste, président d'une des commissions du plan, qui a déclaré, au cours d'une conférence sur le plan Monnet, il y a deux ans, au ministère de l'information, que la taxe sur les carburants, c'était la gabelle du vingtième siècle.

N'oubliez pas, monsieur le ministre, que c'est à cause de la gabelle qu'a eu lieu la Révolution française. (*Applaudissements à droite et sur certains bancs au centre et à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Auguet. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Gaston Auguet. Mesdames, messieurs, une revue financière publiait en janvier dernier, sous la signature de M. Maurice-Petsche, un article intitulé « Nécessité des lieux communs », dans lequel le ministre des finances et des affaires économiques affirmait sa confiance dans l'équilibre du budget et de la trésorerie au cours de l'année 1949.

Quelque temps plus tard — c'était à la veille des élections cantonales, après l'emprunt qui a procuré officiellement 108 milliards de francs d'argent frais — M. le président du conseil déclarait à une délégation du comité national des classes

moyennes que, « devant le résultat de l'emprunt, aucune mesure fiscale exceptionnelle ne serait prise en 1949 ».

Aujourd'hui, au cours du cinquième mois de l'exercice, le Gouvernement dépose un projet de loi ouvrant des crédits correspondant à la couverture de dépenses nouvelles et son exposé des motifs précise « qu'en vue d'assurer à la trésorerie un équilibre réel, il propose des mesures administratives sévères et des dispositions génératrices de recettes ».

En bref, il s'agit de couvrir 83 milliards de francs de dépenses nouvelles, dont 53 milliards proviennent de dépenses militaires. Dans cette somme, figure une provision de 17 milliards destinée à l'intensification de la guerre au Viet-Nam.

Ce n'est là qu'un premier dépassement. En effet, dans les déclarations qu'il a faites le 9 mai au *Figaro*, M. Max Lejeune, secrétaire d'Etat aux forces armées, n'a pas caché que « le pacte de l'Atlantique et la constitution de nouvelles unités qui représenteront la part de la France dans l'union européenne, représentera une charge dont il serait vain de se dissimuler l'étendue ».

D'autre part, le rapport intitulé « Construisons la paix » du département d'Etat, à l'usage du Congrès des Etats-Unis, précise nettement que « les pays du pacte Atlantique qui demandent notre aide reconnaissent l'importance que doit représenter à l'heure actuelle l'élargissement de leur programme de production militaire au delà des limites fixées par leur budget pour l'année fiscale à venir. Les peuples de ces pays, soutenus par le pacte Atlantique et notre programme d'aide militaire, accepteront sans aucun doute les nouveaux sacrifices qui leur seront demandés pour que les fonds suffisants puissent être trouvés à l'intérieur de ces pays sans recours à des moyens inflationnistes ».

Peut-être quelques-uns de nos collègues de la majorité chercheront-ils à répondre à la question que se posait Jean Jaurès à cette tribune: « Il s'agit de savoir si nous allons assister, résignés, impuissants, débordés, à cette outrance de dépenses militaires qui ne peut, dans notre pensée, qu'affaiblir la défense nationale elle-même en ruinant l'existence économique du pays ».

Car c'est un fait que le pays ne peut supporter des charges aussi lourdes et s'engager dans la voie de la course aux armements.

Devant la commission, vendredi dernier, et aujourd'hui d e v a n t l'Assemblée, M. Maurice-Petsche, ministre des finances et des affaires économiques, s'est félicité de la politique du Gouvernement. Selon lui, l'indice général de la production est, actuellement, de 127 par rapport à l'indice 100 en 1938; mais il a omis de dire que, d'avril 1947 à avril 1949, l'indice général de production n'a progressé que de 12 p. 100, passant de 102 à 127, alors qu'il avait varié de 32 en janvier 1945 à 102 en avril 1947, soit une augmentation de 310 p. 100.

Il a également oublié de signaler que le développement de la production est lent et inégal. Si, dans certains secteurs: charbon, électricité, sidérurgie, construction automobile, raffinage de pétrole, industrie chimique, la progression est constante, on ne peut faire la même constatation dans l'ensemble d e s secteurs industriels, comme le signalait, d'ailleurs, ce matin *L'Aube*.

C'est ainsi que, dans le domaine des industries textiles, des cuirs et peaux, des industries mécaniques, notamment de l'aviation, du bâtiment, du verre, de l'extraction des matériaux de construction, de la transformation des métaux, on enregistre soit une stagnation, soit une nette régression.

M. Jules-Julien, secrétaire d'Etat au commerce, a pu dire récemment, devant la commission des affaires économiques, que la production des chaussures, qui s'élevait à une moyenne trimestrielle de 12.371.000 paires en 1938, était tombée à 8.960.000 paires pour le premier trimestre de 1949 et que, dans cet industrie, le chômage partiel atteignait environ 40 p. 100 de l'effectif normal.

On est, certes, loin de l'affirmation du rapport de la conférence des seize pays, publié en octobre 1947, selon laquelle toute la main-d'œuvre disponible devrait être utilisée au maximum.

Le nombre des chômeurs passe de 27.496 en janvier 1949 à 35.141 en avril 1949. Le nombre de demandes d'emploi non satisfaites croît sans cesse. Il était de 98.646 en janvier 1949; il atteint, en avril 1949, 127.253.

Certes, M. le ministre des finances et des affaires économiques prétend inscrire à son actif la légère diminution de l'indice des prix de détail, qui ne traduit d'ailleurs pas la baisse plus sensible de certains produits à la ferme. Mais il ne veut pas voir que le pouvoir d'achat des salaires, des traitements, des pensions, des rentes et des allocations, par suite du niveau du coût élevé de la vie, par suite de l'augmentation des loyers, des prestations locatives et des tarifs des services publics, est insuffisant.

De 860 en 1948, l'indice du salaire du manœuvre de la région parisienne est passé à 958 en décembre 1948. Le pouvoir d'achat de ce salaire a été réduit à 51 p. 100 par rapport à 1938.

Et le Gouvernement refuse d'accorder la libre discussion des salaires dans le cadre des conventions collectives. Et M. le ministre des finances et des affaires économiques refuse d'arbitrer le conflit des commis de la Bourse.

Sans doute estime-t-il qu'avec des traitements bruts mensuels de 11.885 francs à 18.604 francs, après vingt ans de services, les commis de Bourse peuvent vivre largement. Sinon, il soutiendrait ces employés qui, unanimement, toutes organisations syndicales étant d'accord, réclament un reclassement devant porter leur salaire brut mensuel à 14.200 francs pour les débutants, et à 22.810 francs pour les commis ayant vingt ans de services.

Faut-il s'étonner, dans ces conditions, si la gêne, voire la misère, s'installe dans les foyers des économiquement faibles, de la classe ouvrière ou des classes moyennes, si l'on enregistre une mévente, un marasme indéniables dans l'artisanat et le commerce, particulièrement dans le commerce de détail écrasé d'impôts et dont les forfaits viennent d'être augmentés dans des proportions variant entre 50 et 150 p. 100 ?

Je lis, dans *Le Journal des finances* du 29 avril 1949, quelques indices qui confirment les difficultés existant dans le commerce: la baisse du prix des fonds qui, d'une manière générale, serait de 20 à 25 pour 100 depuis quelques mois et atteindrait, dans certains cas, 50 p. 100; la fermeture de nombreuses entreprises commerciales dans le textile au stade de gros: le nombre des grossistes contrôlés par la fédération de l'habillement serait tombé de 1.200 à 850 depuis un an; l'augmentation du nombre des faillites déclarées: 265 en mars contre 237 en février et 229 en janvier, contre 171, 162 et 119 pour les mois correspondants de 1948.

Les professions les plus atteintes paraissent celles qui vendent des produits industriels de consommation: habillement, ameublement, appareils électriques et de radio et certains commerces d'alimentation: conserves, confitures, pâtes alimentaires. On vend deux fois moins de postes de radio qu'en 1947 et quatre fois moins qu'en 1948, 35 p. 100 en moins de porcelaine et de cristaux par rapport à 1948. Les chemisiers détaillants constatent, depuis un an, une baisse de 60 p. 100 du volume de leurs affaires.

Cependant, M. le ministre des finances et des affaires économiques, se fondant sur le produit des taxes sur le chiffre d'affaires pendant le premier trimestre de 1949, estime qu'il n'y a là « que les manifestations d'une crise d'adaptation ». Il ignore peut-être que la production se développe, comme je viens de le montrer, d'une façon inégale, qu'elle atteint un niveau record dans la sidérurgie, mais qu'elle est en voie de liquidation dans l'aviation. Il ignore, peut-être, qu'il existe un décalage entre l'époque des transactions et celle du payement de la taxe à l'administration des contributions indirectes.

Enfin, ses calculs ne tiennent probablement pas compte des régularisations de fin d'année des contribuables soumis pendant l'année 1948 au régime des acomptes provisionnels.

A moins que M. le ministre des finances et des affaires économiques n'ait les yeux uniquement fixés sur les bilans des banques et des sociétés anonymes pour se faire une opinion.

Il est vrai, en effet, que les bénéfices de ces établissements ont été, en général, en progression au cours de l'année 1948. *Le Journal des finances* a publié, dans son numéro du 6 mai, une liste de sociétés avec la comparaison des bénéfices répartis — je dis bien: répartis — en 1947 et en 1948.

Je ne citerai que quelques chiffres:

Banque de Paris et des Pays-Bas, répartition en 1947: 170.620.000 francs; répartition en 1948: 278.448.000 francs. Lyonnaise des eaux, répartition en 1947: 58 millions 352.000 francs; répartition en 1948: 191.223.000 francs. Société Alsthom, répartition en 1947: 89.819.000 francs; répartition en 1948: 156.582.000 francs. Entreprise Bozel-Malétrat, répartition en 1947: 44 millions 408.000 francs; répartition en 1948: 127.411.000 francs. Grands magasins du Printemps, répartition en 1947: 64 millions 262.000 francs; répartition en 1948: 142 millions 395.000 francs. Châtillon-Commentry-Neuves-Maisons, répartition 1947: 47 millions 588.000 francs; répartition 1948: 106 millions 834.000 francs. Mines de l'Ouenza, répartition 1947: 76.367.000 francs; répartition 1948: 441.258.000 francs.

M. Joseph Denais. Voilà des aventures qui n'arrivent pas aux entreprises nationales.

M. Gaston Auguet. Ces indications sont sans doute rassurantes pour le Gouvernement. Elles lui montrent que sa politique est très favorable aux sociétés, aux trusts à qui elle s'apprête à accorder des allégements fiscaux, s'ils veulent bien accroître leur productivité et leurs exportations.

En effet, le Gouvernement — M. Petsche l'a confirmé à la commission des finances — entend développer les exportations sans, d'ailleurs, qu'il soit en mesure d'en préciser la nature et la direction. Pour être informés, force est donc de se re-

porter au rapport n° 254 présenté par M. Pellenc, au nom de la commission des finances du Conseil de la République, sur le projet de loi portant autorisation de dépenses d'investissement de l'année 1949, et à la réponse française au questionnaire de l'organisation européenne de coopération économique sur le programme à long terme.

De l'examen de ces deux documents, il résulte que le Gouvernement s'oriente essentiellement vers le développement de l'exportation des produits agricoles, des combustibles minéraux solides et des minerais et métaux, les autres produits, notamment les produits finis et demi finis, devant être exportés dans une proportion moindre qu'en 1947.

C'est sans doute ce qui a amené M. Pellenc à formuler le raisonnement suivant, dont tous nos collègues pourront mesurer la gravité:

« On peut cependant souligner que cette nouvelle orientation présente quelque analogie avec celle que l'on a voulu assigner à la France dans les premiers mois de l'occupation. »

Chacun de nos collègues peut ainsi mesurer les changements apportés à la structure du plan de modernisation et d'équipement adopté par un des gouvernements précédents, le 14 janvier 1947, et qui visait, lui, à intensifier la production dans six secteurs de base: électricité, charbon, acier, ciment, machines agricoles, transports, tout en assurant un développement convenable à l'agriculture et à l'industrie de transformation.

Où, d'ailleurs, la France pourrait-elle exporter ?

Vers l'Angleterre ? Celle-ci se plaint déjà de la concurrence que lui font les produits allemands.

Vers la Belgique, la Suisse ? On sait les difficultés que nous avons avec ces deux pays. Nous n'achetons plus en Belgique. Les accords franco-suisses sont rompus.

Vers l'Italie ? Le projet d'union douanière soulève de vives critiques.

Vers l'Argentine ? Des informations récentes révèlent que des accords commerciaux ne peuvent être conclus avec ce pays dans un sens favorable à la France puisque le gouvernement argentin réduit ses achats.

Alors, vers l'Egypte, et l'Egypte seulement, seul débouché pour quelques produits français.

Certes, des négociations commerciales pourraient s'engager avec les pays de l'Europe centrale et de l'Europe de l'Est. Mais, en 1948, sur un total de 431.218 millions de francs, la France n'a exporté que pour 28 millions de francs de marchandises vers l'Union soviétique. Et le Gouvernement, en faisant récemment renvoyer à la suite l'interpellation de M. Chambeiron, a montré sa répugnance, son hostilité, à signer des traités de commerce avec l'Union soviétique ou avec telle ou telle république populaire de l'Europe centrale.

C'est pourquoi toutes les mesures envisagées par le Gouvernement dans le projet en discussion ne sont pas de celles que nécessite une politique capable d'assurer le salut du pays. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Que propose donc le Gouvernement, à la fois pour combler le déficit budgétaire prématurément ouvert et pour stimuler l'activité économique de la France ? Des économies, des ressources nouvelles, des allégements fiscaux au profit des grandes entreprises qui développeront leur productivité ou leurs exportations, des mesures de faveur pour les trafiquants du marché noir et pour les citoyens français qui, ayant leurs avoirs à l'étranger, ne les ont pas encore rapatriés, enfin certaines dispositions propres à permettre l'émission d'emprunts par la caisse nationale de crédit agricole.

Je veux examiner quelques-uns de ces chapitres, en m'en tenant évidemment à l'essentiel. D'abord, les économies.

On prévoit, d'une part, 16.700 millions d'économies sur les dépenses civiles, réparties dans chaque ministère par décret, alors que, depuis plusieurs mois, le Parlement a été appelé à discuter des abattements pratiqués sur chaque budget. Cependant, personne n'ignore que les budgets civils sont insuffisamment dotés.

Tant pis pour les travailleurs sans emploi qui ne peuvent vivre avec la maigre allocation qui leur est accordée! Tant pis pour les économiquement faibles qui, lentement, s'éteignent dans la misère avec l'allocation temporaire de 1.600 francs par mois! Tant pis pour la formation professionnelle! Tant pis pour les anciens combattants, les grands invalides, les mutilés de guerre! Tant pis pour les anciens prisonniers de guerre! Tant pis pour l'assistance!

L'accroissement des dépenses militaires, notamment de celles entraînées par la guerre au Viet-Nam, incite le Gouvernement à amputer les crédits insuffisants des budgets civils. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

D'autre part, le Gouvernement envisage le blocage de 15 milliards de francs sur les autorisations de payement et de 15 milliards de francs sur les autorisations de prêts accordées à la Société nationale des chemins de fer français.

Ainsi, les travaux d'établissement et de reconstitution de cette société seront stoppés.

Va-t-on arrêter l'électrification de la ligne Paris-Dijon, le remplacement des wagons-cercueils par des wagons métalliques ?

Car M. Henri Queuille, président du conseil, qui fut autrefois ministre des travaux publics, avant la constitution de la Société nationale des chemins de fer français, alors que des subventions très importantes étaient accordées à des compagnies privées (*Applaudissements à l'extrême gauche*), M. Henri Queuille et son gouvernement entendent, en compensation d'une subvention de 21 milliards, apporter des transformations telles dans la structure de notre réseau ferroviaire qu'elles ont provoqué l'hostilité de l'unanimité des cheminots français, depuis l'ancien directeur générale jusqu'au manœuvre à l'échelle 1 (*Applaudissements sur les mêmes bancs*), de ces cheminots dont on connaît l'attitude héroïque sous l'occupation allemande (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs*) et l'ardeur et le courage qu'ils ont apportés à la remise en état de nos chemins de fer après la libération.

On veut ainsi amener la Société nationale des chemins de fer français à liquider 10.000 kilomètres de lignes sur les 40.000 que compte le réseau et à aliéner certains de ses biens. On s'apprête à réduire de 60.000 unités en cinq ans l'effectif du personnel.

Il paraît que la gestion administrative et financière de la Société nationale des chemins de fer français est critiquable. Pourquoi s'en aperçoit-on en mai 1949 ? Car la Société nationale des chemins de fer français est très étroitement contrôlée.

Dans une conférence donnée le 18 février 1949 sous les auspices de la Conférence des Ambassadeurs, l'ancien président du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français, M. Marcel Flouret, nous en a précisé l'étendue.

Qu'a-t-il dit en ce qui concerne les contrôles spéciaux à la Société nationale des chemins de fer français ?

« Une partie de ces contrôles lui est propre. Ils s'exécutent en deux temps, une première fois avant, une seconde fois après l'engagement des dépenses.

« Le contrôle *a priori* se réalise d'abord au sein de la Société nationale par l'action au conseil des représentants de l'Etat et du commissaire du Gouvernement, ensuite, à l'extérieur de la Société nationale des chemins de fer français. Tous les projets d'établissement supérieurs au chiffre de 2 millions sont soumis au contrôle technique du ministère des travaux publics, lequel, avant de donner son approbation s'assure de l'accord de la mission de l'inspection générale des finances, dont je vais vous parler tout à l'heure. »

Ainsi s'exprime M. Flouret.

« Par ailleurs, ajoute-t-il, les marchés d'une certaine importance sont, de leur côté, soumis à l'examen préalable de la commission des marchés des chemins de fer qui fonctionne au ministère des travaux publics. Ils ne deviennent exécutoires qu'après avis favorable de cette commission.

« Dans le domaine économique et financier, une mission de l'inspection générale des finances étudie, du point de vue de leur répercussion financière, les propositions soumises à l'agrément du ministre des travaux publics, en particulier celles qui concernent les travaux et le matériel, la rémunération du personnel, les retraites, les modifications générales des tarifs et la coordination des transports.

« La mission examine les budgets présentés, contrôle la gestion financière, vérifie les comptes et donne son avis sur les investissements de capitaux que se propose de faire la Société nationale des chemins de fer français dans diverses entreprises connexes. Elle surveille le fonctionnement des filiales et en vérifie, s'il y a lieu, la comptabilité.

« Les membres de la mission sont investis de pouvoirs d'investigation les plus larges et peuvent, en particulier, procéder à toutes les vérifications et enquêtes sur place qu'ils jugent nécessaires. Voilà pour les contrôles *a priori*.

« Par ailleurs, en cours d'année en en fin d'exercice, des contrôles *a posteriori* s'exercent sur toutes les activités de la société. A l'intérieur de la société et au nom de l'assemblée générale des actionnaires, ce contrôle est exercé par la commission des comptes, formée de quatre représentants de l'Etat et de quatre représentants des autres actionnaires. Cette commission joue un rôle analogue à celui des commissaires aux comptes dans les sociétés anonymes ordinaires.

« Elle peut à tout moment vérifier la comptabilité, les valeurs et même convoquer l'assemblée générale en cas d'irrégularité et signaler au procureur de la République les faits délictueux.

« Enfin, à l'extérieur de la Société nationale des chemins de fer français, les comptes sont soumis à une commission de vérification des comptes formée de représentants des ministères des finances et des travaux publics, assistés de magistrats du conseil d'Etat et de la cour des

comptes. Cette commission a tous pouvoirs de constatations et même de recherches ou de redressement. »

Par conséquent, ce n'est probablement pas dans une mauvaise gestion qu'il faut chercher les causes profondes du déficit de 21 milliards de francs constaté. En réalité, sur ces 21 milliards de francs, huit proviennent de l'augmentation des impôts, le reste est une conséquence du marasme des affaires et des tarifs trop élevés.

La statistique des wagons chargés en porte témoignage. De 254.000 en avril 1948, le nombre des wagons chargés est tombé à 241.000 en avril 1949. La recette moyenne par wagon chargé, qui s'élevait à 16.300 francs en janvier 1949, n'est plus que de 15.200 francs en mai.

Mais reconnaître ces faits, ce serait pour le Gouvernement faire l'aveu de la crise de mévente résultant de sa politique de régression sociale. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Le Gouvernement propose aussi des ressources nouvelles. Je passe sur les quelques 10 milliards de francs qu'il veut obtenir par l'aliénation de certains immeubles, de certains matériels militaires, pour examiner l'imposition additionnelle à la contribution des patentes qu'il envisage pour financer le fonctionnement d'un centre du commerce extérieur.

Je suis persuadé que personne ne pourra admettre semblable disposition. On sait trop, en effet, le poids très lourd de la patente sur les petites et moyennes entreprises.

La réforme des finances locales n'ayant pas été réalisée, les collectivités secondaires n'ont à leur disposition que les centimes additionnels, dont le nombre est en progression constante. Peut-on vraiment, dans ces conditions, augmenter la charge de la patente ?

Enfin, pour se procurer 22 milliards de francs, le Gouvernement voudrait porter à 55 francs le prix du litre d'essence, par l'institution d'une surtaxe de 10 francs 20 par litre.

Déjà, à l'heure présente, pour un prix de cession de 12 francs au groupement d'achats en commun, la taxe intérieure est de 21 francs 45. Compte tenu de la redevance à l'institut du pétrole, des frais de transport, des marges de distribution, des redevances diverses et de la taxe sur les transactions, le prix de vente au consommateur à 43 francs 20 le litre est supérieur à celui pratiqué en Belgique, en Hollande, au Danemark, en Norvège, en Suède et en Angleterre.

A 55 francs le litre, c'est en France que l'essence sera vendue au prix le plus élevé de tous les pays d'Europe.

Ne voit-on pas que toute augmentation du prix de l'essence, en frappant les usagers de l'automobile, les utilisateurs de tracteurs, les pêcheurs, aura inévitablement une répercussion sur le prix des transports et, par voie de conséquence, une incidence indéniable sur le prix des denrées et des produits industriels ? (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

A-t-on calculé les conséquences de cette mesure pour l'exploitation des services publics ? Faudra-t-il ensuite majorer les prix de ces services ? A Paris, par exemple, viendra-t-on nous demander dans quelques temps un relèvement des tarifs des transports en commun ?

Pour toutes ces raisons, mesdames, messieurs, je suis sûr que toute augmentation du prix de l'essence sera repoussée.

A côté de ressources nouvelles, le Gouvernement propose quelques allègements fiscaux, non pas en faveur des petites et moyennes entreprises, mais essentiellement au profit de certaines entreprises importantes — je le montrerai dans un instant — dont le chiffre d'affaires provenant des exportations se sera accru en 1949 de 25 p. 100 au moins par rapport à ce qu'il était en 1948.

La réduction d'impôts au titre de la taxe proportionnelle ou de la taxe sur les sociétés pourra aller jusqu'à 75 p. 100.

Puisque, dans l'état actuel de l'économie française, il n'y a guère que les entreprises sidérurgiques et quelques rares entreprises textiles qui soient en mesure de développer dans de telles proportions le chiffre d'affaires de leurs exportations, on peut, sans crainte de se tromper, affirmer que le Gouvernement veut faire un nouveau cadeau aux trusts de la sidérurgie, jadis groupés dans le comité des Forges ! (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mais, M. le président du conseil et M. le ministre des finances estiment que ces allégements fiscaux sont encore insuffisants. Aussi préconisent-ils une réduction de 50 p. 100 de la taxe proportionnelle ou de la taxe sur les sociétés, pour les entreprises industrielles augmentant leur productivité. Or, on sait que le Gouvernement est hostile à tout prélèvement des salaires et que, dans sa réponse au questionnaire de l'organisation européenne de coopération économique sur un programme à long terme, il s'est déclaré partisan de l'allongement de la durée du travail. Dans ces conditions, toute augmentation de la productivité et de l'intensité du travail aboutira à une surexploitation des ouvriers et à un gonflement du profit capitaliste. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Pourtant, le Gouvernement a l'intention d'accorder à de telles entreprises une réduction sensible de leurs impositions. C'est une preuve supplémentaire de la politique de classe qu'il poursuit. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Enfin, pour couronner son édifice, le Gouvernement propose des mesures en faveur des trafiquants du marché noir et des déserteurs du franc.

Aux premiers, on accorderait le bénéfice d'un règlement transactionnel, et sans doute M. le ministre des finances et des affaires économiques s'apprête-t-il à donner des instructions aux directeurs du contrôle économique afin que le montant de la transaction soit le moins élevé possible.

Aux seconds, c'est-à-dire aux personnes qui n'ont pas encore déposé les devises étrangères et les valeurs mobilières qu'elles détiennent, ou aux personnes qui n'ont pas encore rapatrié leurs avoirs à l'étranger, le Gouvernement veut donner certains avantages, puisqu'il suggère de ramener de 36 à 25 p. 100 le taux de la taxe spéciale instituée par la loi du 2 février 1948.

Au fond, mesdames, messieurs, ces mesures sont dans la logique de la politique gouvernementale. Quand on libère, quand on grâcie, quand on acquitte les collaborateurs de l'ennemi, alors qu'on emprisonne et qu'on condamne les résistants, tout naturellement on est plein d'indulgence pour les trafiquants du marché noir et les déserteurs du franc. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

De même, quand on veut intégrer l'Allemagne de l'Ouest dans l'Union européenne, on sacrifie le droit de la France aux réparations. (*Nouveaux applaudissements à l'extrême gauche.*)

Sur les 5.000 milliards, en francs 1945, représentant le montant des pertes subies par la France de 1939 à 1945, 52 milliards seulement ont été versés à notre pays au titre des réparations. Et, en exécution de la loi américaine relative au programme de relèvement européen qui dispose, en son article 119, que « l'administrateur pourra demander au secrétaire d'Etat d'obtenir des pays intéressés leur agrément au maintien en Allemagne de l'équipement à enlever au titre des réparations, dans les trois zones occidentales d'Allemagne, si le maintien de cet équipement s'avère susceptible de contribuer de la manière la plus efficace à la réalisation des objectifs du plan de relèvement européen », le gouvernement de M. Queuille a accepté le maintien en Allemagne d'un certain nombre d'usines qui devaient être démantelées et transférées en France. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

De même, quand on s'apprête à dépenser, en 1949, quelque cent milliards, selon les prévisions à l'heure où nous parlons, pour faire la guerre au Viet-Nam, quand par la signature du pacte Atlantique, on s'engage dans la voie d'une politique d'agression à l'égard de notre alliée l'Union soviétique, on impose à l'économie et au peuple français des charges qu'il ne peut plus supporter. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

On avilit la condition des travailleurs, on écrase les classes moyennes, on conduit le pays à la catastrophe. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Au terme d'un discours émouvant qu'il prononçait à cette tribune, Jaurès, s'adressant à l'un de vos prédécesseurs, monsieur le président du conseil, déclarait:

« Oui ! Il est temps, il n'est que temps, pour aujourd'hui, pour demain et pour l'avenir, de préparer une politique nouvelle. »

Monsieur le président du conseil, c'est le sentiment profond du pays en ce mois de mai 1949.

Oui ! Il est temps, il n'est que temps de revenir à la politique de paix et de répudier le pacte de l'Atlantique. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Il est temps, il n'est que temps de sauvegarder les droits de la France aux réparations.

Il est temps, il n'est que temps de faire la paix au Viet-Nam en ouvrant des négociations avec Ho Chi Minh. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Il est temps, il n'est que temps de réduire massivement les dépenses militaires et d'assurer la reconversion des industries de guerre en industries de paix. (*Nouveaux applaudissements à l'extrême gauche.*)

A la commission des finances, nous avons proposé hier une diminution de 150 milliards du montant des crédits militaires; mais notre amendement a été repoussé par une majorité allant de nos collègues socialistes à ceux du rassemblement du peuple français.

Il est temps, il n'est que temps de rétablir des relations commerciales normales avec les pays du centre et de l'Est de l'Europe.

Il est temps, il n'est que temps de défendre notre industrie et notre agriculture qui sont menacées.

Il est temps, il n'est que temps d'améliorer le pouvoir d'achat des classes laborieuses.

Il est temps, il n'est que temps d'alléger les charges fiscales des petits et moyens contribuables.

Il est temps, il n'est que temps de développer une politique de reconstruction et du logement.

Il est temps, il n'est que temps de sauver le franc de toute nouvelle amputation de sa valeur.

Il est temps, il n'est que temps...

M. Maurice Violette. D'aller à Moscou! (*Rires.*)

M. Gaston Auguet ...de pratiquer une politique républicaine de paix et de progrès social. C'est dans cette voie et dans cette voie seule qu'est le salut du pays. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Le groupe communiste ne ménage et ne ménagera aucun effort dans ce sens.

Il sait que la route sera peut-être difficile; mais avec la classe ouvrière, les classes moyennes, les républicains, les résistants, qui pendant quatre ans ont gravi avec le parti communiste, aux côtés du parti communiste, un chemin glorieux tout jalonné de tombeaux (*Nouveaux applaudissements à l'extrême gauche*), il sait que la cause de la paix, la cause du peuple, la cause de la France triompheront et qu'ainsi tous les bons Français, dans l'union et dans l'action, assureront à leurs enfants un avenir meilleur de bonheur et de liberté. (*Vifs applaudissements prolongés à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Paul Reynaud.

M. Paul Reynaud. Mesdames, messieurs, on a beaucoup parlé, ces jours derniers, des républicains indépendants. (*Sourires.*)

Les uns ont affirmé qu'au mépris de l'arithmétique, ils exigeaient le départ des communistes de la majorité gouvernementale...

A l'extrême gauche. C'est une obsession.

Sur divers bancs. ...le départ des socialistes.

M. Arthur Ramette. Pour les communistes, c'est déjà fait et pour le malheur du pays. (*Applaudissements à l'extrême gauche. — Exclamations à droite.*)

M. Paul Reynaud. Je m'excuse de ce lapsus; il s'agit, évidemment, des socialistes.

Mais, messieurs (*l'orateur s'adresse à l'extrême gauche*), nous allons nous retrouver, car, de là à affirmer que nous étions prêts à jeter la mariée socialiste dans les bras de M. Maurice Thorez, il n'y avait qu'un pas. Le pas a été franchi.

Les autres ont déclaré que, grisés par les succès électoraux du mois de mars dernier, nous exigions une plus grande place dans les conseils du Gouvernement.

La vérité, mesdames, messieurs, est que nous savons compter jusqu'à 311 et que, non seulement nous n'exigeons pas une place plus grande dans les conseils du Gouvernement, mais nous nous sommes posé la question de savoir si nous devions conserver celle que nous y avions.

Certes, ce n'est pas parce qu'une crise apparaît, visible maintenant, je crois, à tous les yeux non gouvernementaux, ce n'est pas parce que les recettes des chemins de fer diminuent, parce que les dépenses pour l'Indochine augmentent et que l'ère des décisions douloureuses s'approche. Non. C'est parce que ce projet de loi, comme l'a très bien dit mon ami M. le ministre des finances et des affaires économiques, pose à nouveau, dans son ensemble, toute la politique du redressement de la France et qu'un certain nombre de mes amis se sont demandé si cette politique était assez énergique pour résoudre le problème du redressement.

La baisse mondiale des prix agricoles, due à une bonne récolte, a eu des effets heureux et des effets malheureux.

Des effets heureux? En effet, si, avec le même nombre de dollars ou de francs, vous pouvez acheter plus de marchandises, cela signifie que la valeur du dollar ou du franc a monté. Quand la valeur d'une monnaie monte, il est plus facile d'emprunter, parce que l'épargnant a l'impression qu'on lui rendra demain une monnaie qui vaudra plus qu'aujourd'hui, au lieu d'assister au phénomène inverse, qui a duré pendant trop d'années.

Effet heureux? C'est la fin, c'est tout au moins l'arrêt ou, si vous préférez — soyons prudents — la pause dans la course des salaires et des prix.

L'effet malheureux, c'est la diminution du pouvoir acheteur du producteur agricole, qu'il s'agisse du fermier américain ou du paysan français.

Les Américains, eux, ont freiné la baisse de certains produits agricoles en brûlant, par exemple, une partie de leur récolte de pommes de terre. C'est une formule.

Nous aurions pu, nous, si nous avions suivi le plan que j'avais esquissé, il y a quelques mois, freiner la baisse des produits agricoles en les exportant en partie. Quoi qu'il en soit, nous assistons maintenant à un phénomène général, car il se produit en Belgique et en Suisse ce qui se produit en France.

En Suisse, par exemple, la production industrielle est à son sommet. Mais, à l'autre bout de la chaîne, le client n'achète pas dans le magasin de détail, si bien que le magasin de détail achète moins au magasin de gros, qui achète moins ou qui n'achète plus à l'usine, et que les usines suisses exécutent les commandes à long terme, mais n'embauchent plus, parce qu'elles craignent que la paralysie, due à la grève de l'acheteur, ne remonte jusqu'à elles.

Au fond, c'est la même situation ici. Nous allons assister à un grand rajustement des prix dans le monde et ce rajustement est malheureusement plus nécessaire en France que nulle part, car les prix français supportent des charges fiscales et, surtout, des charges parafiscales dont on peut dire — surtout en ce qui concerne ces dernières — qu'elles sont uniques au monde. (*Applaudissements à droite et sur certains bancs au centre et à gauche.*)

M. Louis Rollin. Très bien!

M. Paul Reynaud. Il en résulte que nos prix, dans les grands secteurs, sont de 10 à 40 p. 100 plus élevés que les prix mondiaux.

Je voyageais récemment dans un grand pays lointain, où notre ambassadeur m'a demandé d'appuyer, auprès du Gouvernement, une demande de cession de tubes d'acier pour pipe-lines.

J'ai étudié cette affaire et j'ai constaté que nos prix étaient de 40 p. 100 plus élevés que les prix américains.

C'est une situation sur la gravité de laquelle je n'ai pas besoin d'insister.

Ainsi, alors que l'Angleterre, l'Italie, jusqu'à ces tout dernier mois, jusqu'à ces dernières semaines, ont fait bondir la courbe de leurs exportations vers les pays intéressants, c'est-à-dire ceux de la zone dollar et de la zone sterling, nous avons fait, nous, un progrès très sensible, mais dans le secteur qui n'est pas essentiel, dans les pays à change pauvre.

C'est toute la différence.

M. le ministre des finances vient de nous dire que nous couvrions, à l'aide de nos exportations, 59 p. 100 de nos importations. Or, avant la guerre, nous couvrions, de la même façon, 63 p. 100 de nos importations. Mais, d'une part, nos exportations ne se cantonnaient pas dans le secteur à monnaies pauvres dont j'ai parlé et, d'autre part, nos revenus invisibles qui, hélas! ont disparu, comblaient l'écart entre 63 et 100 p. 100.

Or, voici notre situation hors du secteur à monnaie pauvre: 40 p. 100 de déficit dans la zone sterling et 90 p. 100 de déficit dans la zone dollar.

Nous n'avons fait, hélas! dans la zone dollar, que des progrès infimes.

Or, l'aide américaine est extrêmement généreuse, puisqu'il s'agit, d'une part, de 1 milliard de dollars et, d'autre part, au titre de l'aide indirecte, de 300 millions de dollars. L'effet de cette aide sur notre trésorerie est considérable, puisque, pour cette année, elle lui procure 280 milliards, alors que nos recettes fiscales s'élèvent à 1.150 milliards. C'est le quart des recettes fiscales.

Voilà la situation.

Le piétinement de nos exportations vers les zones de monnaies fortes est d'autant plus grave que les versements que nous avons à faire à l'Amérique, du fait de nos dettes envers elle, deviennent importants et seront rapidement croissants.

Cette année, déjà, intérêt et début d'amortissement se chiffreront à 100 millions de dollars. L'an prochain, nous aurons à payer 150 millions de dollars.

Dans ces conditions, le problème extrêmement grave que nous avons à résoudre est le suivant.

Comment allons-nous aligner les prix français sur les prix mondiaux? Allons-nous procéder à une nouvelle dévaluation? Nous en avons fait quatre depuis la libération. Au mois de décembre 1945, rappelez-vous, le dollar est passé de 43 fr. 80 à 119 francs; au mois de janvier 1948, de 119 francs à 214 francs; puis, par suite du mécanisme que vous connaissez, il est monté à 260 francs. Il est, aujourd'hui, à 320 francs.

Je ne pense pas que ce soit en continuant à dévaluer que l'on réglera le problème: pour alléger les prix en France, c'est à une immense réforme que nous devons songer.

Les charges qui pèsent sur la production française sont trop lourdes, les frais généraux de la maison France sont trop élevés et si vous ne touchez pas à l'essentiel, si vous nous apportez, comme aujourd'hui, l'accessoire, le problème ne sera pas résolu. (*Applaudissements à droite, et sur divers bancs au centre et à gauche.*)

Vous demandez, aujourd'hui, la hausse du prix de l'essence. On a fait beaucoup d'objections à cette hausse. On a fait remarquer qu'au moment où le paysan français subit une baisse profonde du prix de ses produits, au moment où il n'est pas sans inquiétude sur ce que sera le prix du blé, accroître ses frais généraux d'une façon importante par une hausse du quart du prix de l'essence est sans doute, sur le plan psychologique et, par conséquent, sur le plan politique, commettre une faute.

On a dit aussi que la hausse consécutive des prix sera plus importante que celle que prévoit le Gouvernement, car nous

avons été frappés, à la commission des finances, lorsque, l'un de nous ayant demandé combien coûterait la hausse du prix de l'essence à la Société nationale des chemins de fer français, il nous fut répondu: un milliard de francs.

En ce qui me concerne, je suis prêt à voter n'importe quelle mesure, même la plus impopulaire, pour maintenir l'équilibre du budget, mais à la condition que cette mesure ait un effet utile. (*Très bien! très bien! à droite et sur divers bancs au centre et à gauche.*)

Or, elle ne peut avoir un effet utile que si vous procédez aux réformes profondes que je vais vous indiquer très rapidement.

En vérité, nous sommes, dans notre histoire, à un moment où nous souffrons d'abus qui sont assez comparables, par leur masse, à ceux dont souffrait la France à la fin de l'ancien régime.

Vous êtes un peu dans la situation de Louis XVI, monsieur le président du conseil! (*Rires.*)

La difficulté, c'est que les abus sont délicieux pour ceux qui en profitent et que, s'ils subsistent, c'est parce que les bénéficiaires sont puissants. Les grands de la cour étaient puissants; les grandes masses, à qui vous avez affaire, le sont aussi.

En face de cette situation, je me permets de vous faire une suggestion.

Vous avez certainement lu, comme moi, un remarquable rapport fait au Soviet suprême, le 10 mars dernier, par l'honorable ministre des finances de l'U. R. S. S., M. Zverev.

Il y a, dans ce rapport, quelques pensées de la plus pure orthodoxie financière (*Sourires*) et l'on sent que la préoccupation lancinante de cet homme d'Etat, c'est celle du prix de revient.

C'est précisément le problème français.

Que dit M. Zverev?

Il demande, d'abord, la suppression des subventions d'Etat, en faisant remarquer, avec beaucoup de raison, qu'elles faussent le prix de revient et qu'elles s'opposent à sa diminution.

Puis, il demande que les prix de revient soient réduits dans l'exécution des grands travaux, parce qu'ils lui paraissent trop élevés. Le contrôle des banques de crédit à long terme permettra d'obtenir cette réduction.

Il exige de strictes économies dans la gestion des deniers de l'Etat et, pour tous abus, le châtiment des responsables.

Il demande encore un vaste effort de compression des effectifs des administrations publiques. Nous y voici, et je ne doute pas de l'énergie avec laquelle le Conseil suprême donnera suite aux suggestions de ce ministre.

Il veut enfin que l'on recherche l'accroissement du rendement dans l'industrie. Et pourquoi? Pour abaisser le prix de revient et pour augmenter les bénéfices de l'entreprise.

Il exige enfin que l'on adopte la technique industrielle la plus moderne. Il faut égaler, dit-il, nos meilleurs stakhanovistes et éliminer les réglementations qui freinent le rendement du travail.

En réalité, ce programme est l'expression des vieilles vertus théologales. (*Sourires.*)

Ce qui est remarquable, c'est que le ministre va certainement passer aux actes.

Il cite, d'ailleurs, celui qu'il appelle « le camarade Staline ». En effet, le maréchal Staline a prononcé une phrase qui est, pour nous, d'une brûlante actualité. Que dit le maréchal Staline?

« Seule l'industrie qui abaisse systématiquement les prix des marchandises peut assurer au prolétariat une véritable victoire. »

C'est la vérité même. C'est vrai dans une démocratie occidentale comme dans une démocratie de rite oriental. (*Sourires.*)

Ces paroles de Staline s'appliquent aux entreprises nationales, puisqu'il n'y en a pas d'autres en Russie.

Je m'adresse donc au Gouvernement et lui demande: Allez-vous appliquer ce principe aux entreprises nationales?

Prenons le cas de la Société nationale des chemins de fer français, à propos de laquelle, d'ailleurs, je trouve qu'on exagère. Tout le monde crie: Haro sur le baudet! Mais, après tout, la Société nationale des chemins de fer français avait prévenu le Gouvernement qu'elle ferait appel à la trésorerie au cours de l'année 1949 à concurrence de 58 milliards de francs.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. De 35 milliards de francs!

M. Paul Reynaud. Je vous demande pardon, monsieur le ministre.

Trente-cinq milliards, c'est le chiffre qui a été voté. Mais la S. N. C. F. avait prévenu le Gouvernement qu'elle aurait besoin de 58 milliards de francs.

Je me permets de vous conseiller de vérifier ce chiffre, car, moi, je l'ai vérifié.

Je ne suis pas sûr, d'ailleurs, que les mesures prises contre les personnes, en dépit, pour l'une d'elles, d'une décision du conseil d'administration, qui a désavoué son président au premier contact, aient facilité l'exécution des réformes.

Quoi qu'il en soit, les cheminots, dont on a dit avec raison tout à l'heure — nous sommes tous d'accord sur ce point — qu'ils ont été héroïques pendant la résistance et ont travaillé, avec une ardeur vraiment admirable, à la reconstruction de leur réseau, ne sont pour rien dans cette affaire. Les salaires qu'ils touchent sont normaux. (*Interruptions à l'extrême gauche.*)

Mais ce qui est grave, c'est ce qui nous a été révélé hier: les dépenses de personnel ont atteint l'an dernier plus de 59 p. 100 de l'ensemble des dépenses. Et comment se répartissent-elles? C'est le point intéressant: 116 milliards de francs pour les salaires et, aujourd'hui, 96 milliards de francs pour les charges annexes des salaires, c'est-à-dire 82,97 p. 100, alors que, dans l'industrie privée, la charge, qui est, je vous le disais tout à l'heure, unique au monde, est de 42 à 50 p. 100.

Et ce n'est pas tout, car, après la péréquation des pensions, les charges annexes, augmentées de 15 milliards de francs, s'élèveront à 111 milliards de francs pour 116 milliards de francs de salaires!

Mesdames, messieurs, cette situation n'est pas admissible. Ne vous étonnez pas, dans ces conditions, si les prix français ne peuvent pas entrer en compétition avec les prix mondiaux.

Comment en sommes-nous arrivés là?

La France, qui est un pays ruiné, considère qu'un conducteur de locomotive doit être mis à la retraite dix ans plus tôt que dans le pays le plus riche du monde, les Etats-Unis, et que dans le pays proportionnellement le plus riche de l'Europe, la Suisse.

Elle considère qu'à cinquante-cinq ans un homme qui gratte du papier dans un bureau a le droit de laisser tomber son porte-plume, se déclarant épuisé. (*Rires.*) Si c'est un bourreau de travail, on le gardera jusqu'à cinquante-sept ans, mais, après cela, on lui déclarera qu'il est définitivement hors de combat. (*Nouveaux rires.*)

Le résultat, c'est que pour dix cheminots au travail — on nous l'a répété hier — sept sont à la retraite. Comme le nombre des cheminots diminue, ne serait-ce d'ailleurs que par suite des progrès techniques — le nombre des ouvriers diminue dans toutes les industries, fort heureusement, d'ailleurs, car cela signifie que le travail humain devient beaucoup moins dur — on arrivera à ceci: d'une part, moins de jeunes gens; d'autre part, des retraités vivant plus vieux, car vous savez que, du fait des remèdes modernes, notamment la pénicilline et les sulfamides, la durée de la vie humaine s'est considérablement allongée. (*Mouvements divers.*)

Ce sont des vérités premières. (*Très bien! très bien! à droite et au centre.*)

Si bien que nous allons vers le moment où, pour un cheminot au travail, il y aura un cheminot en retraite.

Lorsque la péréquation sera faite, comme le cheminot touchera les deux tiers de son salaire de sortie de la compagnie, il touchera, en moyenne, une somme égale, sinon supérieure, à celle du cheminot au travail, ce qui fait qu'en réalité la S. N. C. F. payera deux salaires pour le travail accompli.

Eh bien! mesdames, messieurs, c'est peut-être un luxe qu'un pays comme les Etats-Unis pourrait s'offrir; pas un pays ruiné.

J'entends bien que reculer l'âge de la retraite, en ce moment, serait aller à l'encontre du but poursuivi, puisqu'on augmenterait le nombre des agents en service. Mais ce qu'il faut faire et ce que le Gouvernement n'a pas dit qu'il ferait, c'est se mettre en face de ce problème et le régler dès à présent, pour le jour où il sera possible de reculer l'âge de la retraite.

Je parlais tout à l'heure des abus. Vous savez qu'on a fait des sondages dans certains trains et qu'on a constaté que 23 p. 100 des voyageurs ne payaient pas leur transport. Le fait a été reconnu, hier, à la commission des finances. N'est-ce pas là encore un luxe excessif?

Propose-t-on une réforme? Non pas! On va supprimer des lignes secondaires, on embauchera moins et on réalisera ainsi des économies sans faire de peine à personne.

S'il était possible de redresser le pays sans faire de peine à personne, ce serait l'idéal. Toute la question est de savoir si cela sera possible.

En réalité, on pourrait résumer l'attitude du Gouvernement dans cette affaire par ces mots: Je ferai ce qui ne me donnera pas d'ennui.

On va procéder au blocage de 15 milliards de francs de crédits de travaux. Mais, par ce blocage, ce n'est pas la S. N. C. F. qui sera punie, ce sont ses fournisseurs menacés de faillite, et leurs ouvriers menacés de chômage.

On nous a dit, fort heureusement, que ce blocage serait réduit dès le début à 5 milliards de francs. Ce n'en sera pas moins un choc, un à-coup dans la vie industrielle du pays.

Je n'insiste pas sur cette question de la S. N. C. F. En réalité, ce problème, c'est le problème de toutes les entreprises nationales qui, vous le savez, sont de grandes machines à perdre de l'argent. (*Applaudissements à droite.*)

Et les abus sont là comme ailleurs.

Je parlais des charges annexes du salaire.

Prenons l'exemple des Houillères, puisque le charbon est pratiquement à la base de toute l'industrie.

Depuis la guerre, les charges annexes du salaire, dans les Houillères, ont bondi de 29 p. 100 à 73 p. 100. Nous n'atteignons pas encore les 83,70 p. 100 de la S. N. C. F. Mais ce sont là des charges écrasantes pour un pays ruiné.

Il est vrai, monsieur le président du conseil, qu'en ce qui concerne les entreprises nationales, vous avez déposé un projet de loi; mais vous n'avez pas demandé l'urgence.

Il est vrai que vous avez déposé un projet de loi sur la S. N. E. C. M. A.; mais vous n'avez pas demandé l'urgence.

Depuis un an, si je ne me trompe, M. Biondi médite sur un texte de loi qui aménagerait le droit de grève des fonctionnaires, dans le cadre de la Constitution. Je ne sache pas que vous ayez déposé un texte de loi.

Eh! bien, il est temps, mesdames, messieurs — c'est ce que je suis venu dire à cette tribune — d'apporter une rigueur « stalinienne » (*Rires et applaudissements à droite et sur divers bancs au centre et à gauche*) à la mise en ordre du pays.

Est-ce faire une politique sociale que de vendre aux Français de la sécurité en détail pour les conduire au chômage peut-être avant même la fin du plan Marshall? Car, ne vous faites aucune illusion, nous risquons de voir les crédits du plan Marshall diminuer rapidement avant le 30 juin 1952.

On m'objecte, car on a placé ce débat, au moins dans la presse, sur le plan politique: Mais ne vous donnez pas tant de peine! Les socialistes ne veulent pas de ces réformes et vous reconnaissez vous-même qu'ils sont un élément de la majorité.

A cela, mesdames, messieurs, je ferai deux réponses.

La première, c'est que les socialistes, étant des démocrates, ne peuvent pas méconnaître, comme l'a dit l'un d'eux, M. le ministre de l'intérieur, que les dernières élections, les élections cantonales du mois de mars, ont signifié ce qu'il a appelé, dans un communiqué officiel, un glissement vers la droite de la majorité.

La droite, la gauche, je ne sais pas très bien ce que cela veut dire, car chaque fois qu'un grand problème s'est posé et que j'ai apporté une solution à cette tribune, mes collègues m'ont généralement considéré comme un révolutionnaire. (*Sourires.*) Vous me permettrez donc de négliger cette topographie parlementaire.

Ce qui est vrai, c'est que le peuple français a signifié, aux élections récentes, sa volonté de voir réforme les abus d'institutions dont la pensée était généreuse, nous ne le nions en rien, mais dont nous constatons — tout le monde est d'accord à ce sujet — qu'elles ont engendré beaucoup d'abus.

Quel serait le destin du parti socialiste si nous ne réussissions pas à tirer le pays d'affaire? Il suffit de rappeler l'histoire du parti socialiste dans d'autres pays, entre les deux guerres pour le prévoir.

Au temps de la République de Weimar, l'Allemagne a été gouvernée par des chanceliers socialistes, par des gouvernements socialistes. C'étaient des hommes qui, comme vous, étaient animés de l'esprit social, qui, comme vous, ont pris des mesures généreuses dans leur principe. Mais, en fait, que s'est-il produit?

M. André Le Troquer. Ce ne sont pas les socialistes seuls qui ont fait voter les nationalisations.

M. Paul Reynaud. Non! Aussi n'ai-je pas dit que seuls les socialistes ont voté les nationalisations. Je réponds à une objection. J'ai en face de moi un adversaire qui n'est pas vous et qui me dit: Vous avez tort de demander des réformes profondes, parce que les socialistes n'en veulent pas.

Je suis certain que ce n'est pas vrai. Mais permettez-moi de développer mon argumentation.

Il y a eu, en Allemagne, à ce moment-là, des hommes qui avaient le sens social poussé à un point tel qu'ils ont accru démesurément les charges de l'industrie allemande. Celle-ci, qui avait eu la chance inespérée d'obtenir l'appui considérable des banquiers de la Cité et des banquiers de Wall Street...

Une voix à l'extrême gauche. Cela n'a pas changé!

M. Paul Reynaud. ... et qui avait été allégée de ses charges d'emprunt du fait de l'écroulement de la monnaie allemande, avait pu, d'autre part, développer ses entreprises.

Par conséquent, la situation au point de vue matériel, dans ce pays qui n'avait pas eu une maison détruite, paraissait inexpugnable.

Les socialistes allemands, comme leur successeur du centre catholique, Brüning, étaient populaires dans le monde, notamment chez nos alliés anglo-saxons. C'étaient des gens bien intentionnés qui faisaient un peu de fiscalité et un peu d'économies.

Cependant, quel a été le résultat? Les deux ailes, aile de l'extrême gauche et aile de l'extrême droite, l'aile communiste et l'aile nazie, se sont développées dans des proportions formidables, se sont repliées sur ces hommes et les ont anéantis.

Avons-nous le droit d'ignorer cette leçon? Nous pouvons nous demander aujourd'hui, en rappelant cette histoire tragique, quels étaient les véritables défenseurs du peuple, ceux qui réclamaient des réformes en montrant le péril ou ceux qui s'y opposaient en vertu des sentiments généreux dont je vous parlais tout à l'heure.

Monsieur le président du conseil, vous avez de l'habileté et du courage. Vous avez jusqu'à ce jour montré de l'habileté, mais il ne vous échappe pas que l'ère de l'habileté est close et que l'ère du courage s'ouvre.

Notre vote dépendra naturellement des réponses que vous ferez aux thèses que nous avons soutenues. Nous souhaitons vivement — tel est, vous le savez, mon sentiment personnel; mes camarades de groupe le savent d'ailleurs, car je le leur ai dit — voir votre gouvernement durer. Mais nous ne pourrions pas prendre la responsabilité de soutenir une politique dont nous pensérions que, faute d'une énergie suffisante, elle ne permettrait pas de redresser le pays. (*Vifs applaudissements à droite et sur certains bancs au centre et à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Bour.

M. Louis Bour. Mesdames, messieurs, dans les projets que le Gouvernement vient de nous soumettre, figurent un certain nombre de dispositions qui intéressent particulièrement les transports.

Je voudrais faire à ce sujet une première observation: si, dans notre pays, il y avait 50 ou 60 millions d'habitants au lieu d'une quarantaine, les problèmes qui nous sont soumis aujourd'hui n'auraient pas à être évoqués et il n'y aurait pas ces graves déficits qui nous inquiètent à juste titre.

L'expérience montre, en effet, que dans d'autres pays de structure comparable peut-être à celle de la France, mais de densité de population plus forte, notamment dans les pays de l'Europe occidentale, les questions de concurrence ou de transport ne se présentent pas de la même manière ou, tout au moins, pas d'une manière aussi aiguë que dans notre pays.

Cette remarque peut être d'ailleurs facilement étendue à toute une série de problèmes. Si notre pays était plus peuplé, les frais généraux de ce que l'on peut appeler la « maison France » seraient certainement beaucoup moins lourds pour l'ensemble de la nation et pour chacun de nos concitoyens.

Cette remarque ne m'est, du reste, pas personnelle, puisqu'un homme dont la compétence est indiscutable en matière de démographie et de sociologie — je veux parler de M. Sauvy — a, dans ses travaux, fait un certain nombre d'observations exactement dans le même sens.

Quoi qu'il en soit, nous sommes obligés de prendre les faits tels qu'ils sont et c'est la situation actuelle de notre pays que nous devons considérer.

Comme membre de la commission des moyens de communication, c'est sur les questions de transports que je voudrais attirer votre attention.

Une première remarque s'impose: il faut voir dans le fait que nous sommes appelés à nous préoccuper de ces questions l'indication que notre pays, quelque peu appauvri par des années de guerre et l'occupation, n'a plus aujourd'hui, dans le domaine des transports, comme dans les autres d'ailleurs, la possibilité de faire du luxe.

Si j'ai depuis déjà quelque temps, et même depuis la deuxième Assemblée nationale constituante, été classé par le journal *l'Argus de l'automobile* parmi les amis de la route, je n'en voudrais pas moins attirer plus particulièrement votre attention sur les transports par fer.

On peut s'étonner que, brusquement, alors qu'il y a quelques semaines l'attention du grand public était attirée sur les difficultés d'autres administrations ou entreprises nationalisées, ce soit brusquement sur la Société nationale des chemins de fer français que semblent vouloir s'abattre les foudres de l'opinion publique.

A ce sujet, vous me permettrez de vous rappeler ce que disait, la semaine dernière, un journal étranger, le *Journal de Genève*:

« On a l'impression qu'en présence du déficit budgétaire qui, naturellement, cause beaucoup de soucis, on voudrait prendre la Société nationale des chemins de fer fran-

çais comme bouc émissaire, alors que les grandes entreprises nationalisées depuis la guerre: électricité, gaz, mines, ont des déficits beaucoup plus grands et beaucoup moins éxplicables que celui des chemins de fer, et qu'on a toujours accordé sans discussion des dizaines de milliards à ces industries pour combler le gouffre qu'elles creusent dans les finances publiques. On s'en est pris d'une façon toute spéciale à la Société nationale des chemins de fer français comme si sa gestion appelait des critiques particulièrement sévères qu'on a épargnées à d'autres services. »

Je dois dire que ce n'est pas seulement dans la presse étrangère que l'on s'étonne du traitement de « faveur » — si l'on peut dire — dont jouit quelque peu en ce moment la Société nationale des chemins de fer français. Les cheminots, eux aussi, s'étonnent de ce que maintenant on prenne à partie la Société nationale des chemins de fer français et uniquement la Société nationale des chemins de fer français. Ils s'étonnent de toute cette campagne, qui s'étend même jusqu'à certains grands quotidiens français qui, jusqu'à présent — et ils avaient raison — se signalaient par un souci de stricte impartialité. Ainsi, nous sommes obligés de constater que telle enquête sur la Société nationale des chemins de fer français, commencée depuis deux ou trois jours dans tel de ces quotidiens, semble peut-être dépourvue et de cette impartialité et de cette sérénité qui seraient bien préférables quand on entend défendre utilement une cause ou présenter des critiques constructives.

M. François de Menthon. Très bien!

M. Louis Bour. Les cheminots s'étonnent à juste titre de toute cette campagne de dénigrement — c'est la radiodiffusion nationale même qui employait cette expression hier.

Il y a peu de temps encore, il n'y avait pas assez de louanges à l'égard des cheminots. Ils étaient parmi les « héros de la Résistance ». Ils étaient ceux qui, en quelques mois, avaient contribué à nous redonner cet appareil indispensable à la vie de la nation: le rail.

Aujourd'hui, il n'y a pas assez de sarcasmes, de critiques à l'égard de leur corporation et de leur métier.

On peut s'étonner avec raison de ce changement brutal d'attitude envers les cheminots. Ils n'ont pourtant en rien démérité de la nation. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

Plus que quiconque, les cheminots veulent la rentabilité du rail.

Croyez-vous qu'il soit agréable pour des cheminots d'avoir en quelque sorte cette étiquette collée dans le dos: « déficit perpétuel »? Croyez-vous qu'ils ne préféreraient pas se présenter devant l'opinion publique la tête haute, fiers non seulement de leur travail, de leur peine, mais aussi des résultats financiers de cette vaste exploitation que sont les chemins de fer français?

C'est dire que, si les cheminots ont l'amour, la passion de leur métier, ils n'entendent pas pour cela négliger des réformes nécessaires qu'ils sont les premiers à réclamer.

Avant de vous donner quelques appréciations sur ces réformes, vous me permettrez de vous rappeler un certain nombre de faits, car on a un peu l'impression que, dans la campagne systématique actuellement menée, beaucoup trop de choses ont été déformées et que l'opinion publique n'a plus une vue juste et exacte du problème en cause. (*Applaudissements au centre.*)

La question de la S.N.C.F. ou, d'une manière plus générale, des transports par fer, est à la fois une question de trafic et de tarifs.

C'est une question de trafic, parce que la S.N.C.F. est une machine qui est construite pour fonctionner suivant un certain rythme. Comme n'importe quelle machine, elle doit fonctionner à sa vitesse de régime. Si le trafic est insuffisant, vous pourrez prendre toutes les mesures que vous voudrez, vous n'empêcherez pas le déficit. Je ne suis pas seul à le dire. Cette observation figure dans les conclusions du rapport présenté par M. Huisman, au nom de la commission d'enquête sur le coût des services publics.

C'est aussi une question de tarifs, car même si le trafic est surabondant, si les tarifs sont insuffisants, inférieurs au prix de revient, le budget des chemins de fer ne pourra retrouver son équilibre. Il en est de même, d'ailleurs, de toute technique.

Or, il faut savoir que, dans l'état actuel des choses, les tarifs de la S.N.C.F. sont, du moins pour le produit qui entre dans ses caisses, au coefficient 12 par rapport à l'avant-guerre, alors que le coût de toutes les fournitures industrielles que la S.N.C.F. est obligée d'acheter pour son exploitation est généralement à un coefficient supérieur à 20. Le prix du charbon, notamment, atteint le coefficient 22.

Il ne faut pas s'étonner, dans ces conditions, de l'existence d'un déficit: il est automatique.

Je dirai même que, si des améliorations constantes n'avaient pas été apportées dans la gestion de la S.N.C.F., ce déficit serait plus important.

Je voudrais, d'autre part, rappeler à l'Assemblée que la S.N.C.F. est un service public, c'est-à-dire qu'elle doit faire face à toutes les demandes de transports qui lui sont présentées; elle doit aussi desservir l'ensemble de notre pays, aussi bien les coins les plus reculés de nos provinces que sur les artères à grand trafic qui relient les principaux centres industriels et les principales villes de notre pays.

De ce fait, les bénéfices des bonnes lignes doivent compenser les déficits des mauvaises. D'autre part, les tarifs, dans leur structure même, doivent être conçus de telle sorte que les tarifs chers et rentables balancent les pertes dues aux tarifs des catégories les moins élevées.

Je voudrais, à ce sujet, donner l'indication suivante à l'Assemblée. Dans le dernier budget préparé par la Société nationale des chemins de fer français, la productivité de la tonne-kilomètre, c'est-à-dire la recette qu'encaisse la S. N. C. F. pour transporter une tonne sur un kilomètre, se chiffrait, d'après les renseignements connus à cette époque, à 5 francs 19 centimes. Or, dans l'état actuel des choses, cette productivité est tombée à 4 francs 80. C'est là une baisse sensible, indépendante des fluctuations importantes du trafic.

Comment s'explique-t-elle? La productivité moyenne du trafic est fonction de divers tarifs. Or, que constatons-nous?

Si nous prenons les transports de marchandises à très forte productivité — transport des petits colis, des colis de détail, et d'une manière plus générale transport de tout ce qui peut supporter des tarifs élevés et sur lequel la S. N. C. F. peut directement se trouver concurrencée par la route — nous constatons qu'une baisse du trafic de 25 p. 100 s'est produite entre le début de 1948 et le début de 1949. Cette baisse n'est plus que de 20 p. 100 en ce qui concerne les trafics à moyenne productivité. En revanche, en ce qui concerne les trafics à faible productivité, c'est-à-dire les transports de matières pondéreuses, les transports d'engrais et autres, que seul pratiquement le chemin de fer peut assurer, nous constatons une augmentation du trafic. Autrement dit, la S. N. C. F. transporte actuellement moins de marchandises qui payent cher et plus de marchandises dont les tarifs sont bas. C'est dire qu'à volume de trafic égal la S. N. C. F. encaisse moins de recettes qu'il y a un an.

Un certain nombre de faits sont donc inéluctables en matière de transports ferroviaires et il ne suffit pas de proposer n'importe quelle réforme pour penser qu'aussitôt tout sera résolu, que par exemple la question sera réglée simplement parce qu'on aura fermé un certain nombre de lignes.

A cet égard, je tiens à attirer l'attention de l'Assemblée et du Gouvernement sur la façon dont se présente le problème.

Le réseau français, vous le savez, a, en gros, une longueur de 40.000 kilomètres. Si l'on prend la moitié de ce réseau, la mauvaise moitié, c'est-à-dire les 20.000 kilomètres de lignes à faible trafic, la plupart à voie unique, on constate que leur exploitation fait apparaître un déficit de l'ordre de 12 à 15 milliards de francs.

On est conduit alors, tout simplement, et cette idée est celle de nombreux Français bien intentionnés, à envisager la fermeture complète de ces lignes au trafic.

Déjà, avant la guerre, lors de la première tentative de coordination, 10.000 kilomètres de lignes avaient été fermés au trafic voyageur; un certain nombre de milliers de kilomètres de voies ont même été depuis purement et simplement déposées et supprimées.

Mais ce qu'il importe de connaître, c'est le fait que le trafic qui emprunte ces 20.000 kilomètres de lignes emprunte ensuite, qu'il s'agisse du transport des voyageurs ou des marchandises, les grandes lignes. Si donc vous supprimez le trafic sur les petites lignes, il faut prendre garde que son prolongement sur les grandes lignes ne soit de ce fait également supprimé et que les recettes correspondantes, qui sont de l'ordre de 80 milliards, ne rentrent plus dans les caisses de la Société nationale des chemins de fer français.

Il en résulterait une véritable catastrophe budgétaire pour la Société nationale des chemins de fer français; ce ne serait plus une économie de 12 à 15 milliards de francs que vous réaliseriez, ce seraient 80 milliards de francs qui seraient perdus pour elle. Vous seriez devant un trou béant impossible à combler.

Certes, des mesures sont nécessaires. Le réseau, tel qu'il avait été conçu, notamment lors du plan Freycinet, et qui supposait — je reviens à ce que je disais tout à l'heure — que, dans une certaine mesure, la population de la France irait en augmentant, ce qui ne s'est pas produit, a besoin, sans doute, d'être revu. Mais il faut éviter qu'en supprimant la source, on n'assèche totalement le débit du fleuve; cela ne résoudrait en rien le problème.

La coordination qui doit être réalisée aussi rapidement que possible doit permettre au trafic de suivre son écoulement naturel, si l'on veut éviter d'importantes difficultés et de très graves mécomptes.

Avant de conclure, je voudrais dire quelques mots sur une question qui semble passionner — et d'une manière erronée — l'opinion publique et sur laquelle il faut apporter une précision, celle des retraites.

Il ne s'agit pas de porter une appréciation sur la valeur même d'un régime de retraites auquel les cheminots sont particulièrement attachés et sur lequel il faut agir avec prudence, tact et mesure. D'ailleurs, à certains égards, des bouleversements n'apporteraient pas de changements considérables. Il s'agit simplement de rappeler que si, dans les circonstances présentes, le nombre des retraités, 320.000, est considérable par rapport au nombre des agents des services actifs, 475.000, cela tient essentiellement à ce que, depuis vingt et même trente ans, l'embauchage et les mises à la retraite, aux chemins de fer, se sont faits d'une manière assez irrégulière.

C'est ainsi que les décrets de 1934 ont multiplié les mises à la retraite en accordant des avantages assez importants aux cheminots qui acceptaient de s'en aller avant l'âge normal.

Mais ce qui pèse très lourdement aujourd'hui dans la masse des retraités, c'est le nombre considérable des cheminots qui ont été embauchés au lendemain de l'autre guerre, en 1919 et en 1920. A ce moment-là, par suite des conséquences de la guerre, on a embauché d'une façon d'autant plus massive que c'est à cette époque que la journée de huit heures est entrée en application en France et notamment dans les chemins de fer. Ce sont les agents embauchés à ce moment qui représentent une fraction considérable des 320.000 cheminots retraités ou ayants droit dont on a parlé. Je dis les ayants droit, car, outre les cheminots retraités proprement dits, il ne faut pas oublier les veuves et les enfants. (*Applaudissements au centre.*)

Je m'excuse, mesdames, messieurs, d'avoir donné à cette intervention un tour peut-être un peu trop technique. C'est à tort d'ailleurs qu'on a reproché à la S. N. C. F. d'avoir trop sacrifié à la technique. Il faut savoir que la technique des chemins de fer français fait l'admiration du monde entier et que nombre de leurs méthodes sont répandues dans tous les pays du monde. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

Si, peut-être, j'ai fourni trop de renseignements techniques, c'est parce que, me semblait-il, on ne pouvait pas traiter sérieusement cette question autrement.

On peut facilement faire de la démagogie dans ce domaine, comme dans celui de la sécurité sociale ou de telles entreprises nationalisées. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

Mais il faut voir les choses exactement telles qu'elles se présentent.

Je crois donc que les quelques indications que j'ai pu donner et que vous avez bien voulu écouter avec une attention dont je vous remercie sont de nature à vous éclairer dans cet important débat.

Je dirai en terminant que, si les cheminots ont été à l'avant-garde du courage et du devoir — et ils l'ont montré pendant cette nuit sombre de l'oppression et de la résistance — ils sauront aussi maintenant être à l'avant-garde des économies. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

— 10 —

MOTION D'ORDRE

M. le président. En application des dispositions réglementaires relatives à la procédure de discussion d'urgence, devaient être inscrites d'office en tête de l'ordre du jour de la séance de demain matin:

1° La discussion d'urgence de la proposition de loi de M. Frédéric-Dupont instituant une carte des économiquement faibles;

2° La discussion d'urgence, en deuxième lecture, de la proposition de loi concernant le centre national de la pénicilline.

Mais la conférence des présidents, qui s'est réunie cet après-midi pour organiser le débat sur le projet financier, a décidé de réserver les séances de demain à la discussion de ce projet.

Si l'Assemblée n'y voit pas d'inconvénient, les discussions d'urgence susvisées seront reportées d'office en tête de l'ordre du jour de la première séance suivant la fin de la discussion du projet financier.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

La séance est suspendue jusqu'à vingt et une heures.

(*La séance, suspendue à dix-huit heures cinquante-cinq minutes, est reprise à vingt et une heures.*)

(*M. André Le Troquer, vice-président, remplace M. Herriot au fauteuil de la présidence.*)

PRESIDENCE DE M. ANDRE LE TROQUER
VICE-PRÉSIDENT

M. le président. La séance est reprise.

— 11 —

DISPOSITIONS ECONOMIQUES ET FINANCIERES

Reprise de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi relatif à diverses dispositions d'ordre économique et financier.

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Dusseaulx.

M. Roger Dusseaulx. Mesdames, messieurs, dans le laps de temps qui m'est imparti, je voudrais, sans m'attacher à l'ensemble du problème économique qui se pose périodiquement devant nous, traiter plus spécialement l'aspect financier du projet qui nous est présenté, ce qui me permettra d'ailleurs de poursuivre avec M. le ministre des finances un dialogue que nous avons commencé au lendemain de l'emprunt.

Le discours qu'il prononçait alors, et qui est encore affiché sur les murs des communes de France, avait été suivi ici d'un court débat au cours duquel je me suis permis de lui poser quelques questions.

Il me serait d'ailleurs agréable d'avoir, à l'occasion de cette nouvelle discussion, quelques précisions supplémentaires sur le chiffre de 108 milliards d'argent frais qui nous avait été indiqué à l'époque.

Je voudrais, quant à moi, être tout à fait sûr qu'il s'agissait bien d'argent frais au sens exact du mot, qu'il s'agissait bien de billets de banque et non pas simplement d'un transfert momentané de caisse publique à caisse publique, tout au moins pour une partie des fonds.

M. Charles Barangé, *rapporteur général.* Vous ne voulez pas de faux frais! (*Sourires.*)

M. Roger Dusseaulx. Ayant ainsi situé le débat, je peux facilement le rattacher à celui qui a suivi l'emprunt.

En effet, M. le ministre des finances nous déclarait que le but qu'il s'était proposé était atteint et que, grâce à ces recettes, disait-il notamment, il lui était permis de penser que l'équilibre de la trésorerie serait assuré sans recours à des impôts supplémentaires que le Gouvernement avait, en vertu de la loi des maxima, l'autorisation d'instituer, et il ajoutait que l'un des principaux arguments de ceux qui sont opposés aux conditions et au climat dans lesquels on avait voulu placer l'emprunt, était de prétendre qu'il porterait une atteinte profonde à la trésorerie normale de l'Etat, et qu'il n'en était rien.

Nous étions donc en droit de nous montrer tout à fait rassurés: aucun impôt nouveau ne serait levé, même en application de la loi des maxima, et la trésorerie était à l'aise.

M. le président du conseil, dans un discours récent, l'avait confirmé et avait déclaré qu'aucun impôt nouveau ne viendrait en 1949 s'ajouter aux charges fiscales fixées dans le cadre de la loi des maxima. Le 10 mars, M. le ministre des finances, de son côté, nous disait qu'à partir des résultats de l'emprunt et d'une situation financière définitivement arrêtée, un plan d'action pouvait être institué, et qu'ainsi on s'orientait vers une politique enfin constructive.

Je m'étais permis, sans doute fort inopinément pour certains, de mettre en garde le Gouvernement contre un optimisme quelque peu excessif, lui rappelant qu'à la suite du prélèvement exceptionnel, puis après les impôts supplémentaires votés en septembre 1948, on nous avait déjà dit que c'était le dernier effort, que nous touchions au but, que nous étions presque en haut, comme dans la fable de La Fontaine, bref qu'on nous avait déjà fait ces promesses, et j'ajoutais: Il est à redouter que ce nouveau prélèvement, favorisé par une formule d'emprunt extrêmement intéressante en ce qui concerne l'échange des rentes 3 p. 100, ne soit encore une fois un sacrifice fait en vain.

Examinons l'état de cette trésorerie dont on nous disait qu'elle était désormais à l'aise. Je ne veux pas entrer dans le détail. Voyons les grosses masses, comme on a dit dans la loi des maxima.

Elle représente d'un côté 1.250 milliards de dépenses civiles et militaires. J'indique d'ailleurs que nous n'avons aucune précision sur le détail des dépenses militaires.

Nous ne savons pas non plus très bien à combien se monteront au total les dépenses civiles, puisque le budget, je le rappelle, n'est pas encore complètement voté, alors que la loi des maxima prévoyait qu'il le serait rapidement.

En face des 1.250 milliards de dépenses, 1.250 milliards de recettes fiscales. Mais la réforme fiscale promulguée par décret, dont on a tant parlé, est actuellement soumise à l'examen du Parlement; elle est actuellement pendante devant la commission

des finances, et si j'en juge par ses dernières séances, il semble que les dispositions prévues par la réforme fiscale n'aient rien de définitif. Il faudra peut-être revenir sur ce chiffre de 1.250 milliards de recettes.

Bien entendu, restent 620 milliards de francs de crédits d'investissement et de reconstruction, gagés principalement par l'aide Marshall, dont vous nous assurez qu'elle viendra régulièrement jusqu'à la fin de 1949; par l'emprunt, qui apportait de l'argent frais, avez-vous dit, et par 140 milliards d'impôts exceptionnels. Car on a souvent passé sous silence que, bien que la réforme fiscale ait permis d'augmenter considérablement le rendement des impôts en 1949 par rapport à 1948, on a en plus ajouté, pour des besoins d'investissement et de reconstruction, 140 milliards d'impôts... exceptionnels bien entendu.

Il serait logique, lorsqu'on présente la situation dans son ensemble, de ne pas oublier ces impôts qualifiés d'exceptionnels qui existent en 1949 comme ils ont existé en 1948.

M. Edgar Faure, *secrétaire d'Etat aux finances.* Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Dusseaulx ?

M. Roger Dusseaulx. Volontiers.

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Puisque vous avez dit que vous prolongiez un dialogue, vous ne verrez pas d'inconvénient, je l'espère, à m'entendre à la place de M. le ministre des finances et des affaires économiques, retardé un instant.

Vous avez posé le problème des rapports de l'emprunt et de la Trésorerie et celui des rapports de l'emprunt et de l'impôt.

Rien n'est modifié dans les éléments de la loi des maxima, et les prévisions nouvelles que nous devons présenter tiennent uniquement compte de crédits supplémentaires demandés de divers côtés.

Les 100 milliards de l'emprunt correspondent — et sont même inférieurs — aux décaissements effectués depuis le 1er janvier 1949 pour l'équipement et la reconstruction, puisque ceux-ci s'élèvent à 154 milliards. Cela n'enlève rien à l'exactitude de vos déclarations, qui montrent que le contribuable français concourt par ses sacrifices à l'équilibre du budget ordinaire et du budget d'équipement à concurrence de la somme que vous avez indiquée.

Ce qui a été dit au moment de la discussion de la loi des maxima, c'est que si l'emprunt n'était pas couvert, il faudrait nécessairement trouver par l'impôt le solde des ressources qui nous manqueraient.

Dès l'instant où l'emprunt a été couvert, nous n'avons pas besoin de recourir à cette solution, évidemment désagréable pour tout le monde.

Aucun doute n'est donc possible: Les 108 milliards de francs qu'a donnés l'emprunt ont bien été un apport entièrement positif, qui était indispensable et qui a reçu exactement l'affectation qui lui avait été assignée.

M. Roger Dusseaulx. Je ne conteste pas, bien entendu, vos affirmations, monsieur le secrétaire d'Etat, mais je voulais simplement souligner qu'en plus dans la Trésorerie étaient prévus 140 milliards de francs d'impôts exceptionnels constitués par un décime supplémentaire sur tous les impôts et par l'augmentation de la taxe à la production.

En tout cas, les résultats de la loi des maxima, dont on nous avait dit beaucoup de bien au moment de sa discussion, s'avèrent illusoires puisque déjà ses grandes long de l'année.

Elle ne nous a pas permis d'étudier le budget comme il aurait convenu. En réalité, le budget n'est pas établi définitivement puisque l'article 16 de la loi prévoit que l'on pourra modifier ces grandes masses budgétaires dans leurs détails tout au long de l'année.

Vous me répondrez peut-être: A condition d'assurer des économies correspondantes. Bien sûr, mais nous y reviendrons tout à l'heure. En tout cas, des faits nouveaux comme ceux que M. le ministre des finances et des affaires économiques nous a révélés peuvent tout remettre en cause.

D'ailleurs, elle n'est pas intégralement appliquée, puisque, actuellement les crédits militaires ne sont pas encore votés.

En conséquence, j'estime que la procédure budgétaire qui nous a été proposée, où certains ont voulu voir une amélioration du fonctionnement de nos institutions financières et de la présentation du budget, était une illusion, puisque, en fait, le budget est aussi instable que l'année dernière. La loi des maxima n'y change rien, je le démontrerai tout à l'heure.

Notre procédure d'établissement du budget n'est pas suffisamment précise, et ces errements devraient cesser, sinon nous serons toujours dans cette instabilité si préjudiciable au fonctionnement des institutions et des administrations, si préjudiciable aussi aux contribuables.

M. le rapporteur général. Monsieur Dusseaulx, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Roger Dusseaulx. Volontiers.

M. le rapporteur général. Monsieur Dusseaulx, vous êtes président de la sous-commission chargée de préparer les lois organiques du budget. A plusieurs reprises, d'ailleurs, vous avez fait appel à vos collègues pour hâter l'achèvement de vos travaux. Il y aurait grand intérêt à ce que votre appel soit entendu afin que l'Assemblée puisse discuter rapidement ces lois organiques du budget. Ainsi pourrons-nous enfin avoir un budget complet, sincère, véritable, et des lois budgétaires conformes à la Constitution.

M. Roger Dusseaulx. Vous ne doutez pas, monsieur le rapporteur général, que tous mes efforts tendent vers ce but. J'espère très vivement que nous pourrons l'atteindre.

La loi des maxima n'a, en tout cas, plus de signification financière ou fiscale. Elle n'a plus qu'une signification politique. Je puis vous en apporter la preuve en citant une réflexion qui m'a été faite par un de mes honorables collègues de la commission des finances. Lorsque je lui ai parlé de l'imprécision de certains chiffres du projet qui nous est soumis, il m'a déclaré: Nous avons voté la loi des maxima en faisant confiance au Gouvernement qui nous proposait ces grandes masses budgétaires. Nous devons encore une fois lui faire confiance parce qu'il nous propose de la modifier dans un certain sens.

Mais telle n'est pas la tâche normale du Parlement, qui doit pouvoir discuter effectivement le budget, car c'est là son rôle essentiel, nous le savons tous.

Le vote de grosses masses budgétaires qu'on discute ensuite, sans pouvoir y apporter de modifications considérables, est une mauvaise méthode, car ainsi le contrôle du Parlement ne s'exerce pas. Ou alors le budget n'est plus qu'un instrument politique, comme une demande d'interpellation, et il n'a plus un caractère technique, un caractère fiscal; il dépasse le caractère de la fiscalité pour nous amener sur un terrain exclusivement politique, et l'on vote le budget presque les yeux fermés en faisant confiance au Gouvernement.

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Nous sommes certains que vous ouvrez les vôtres, monsieur Dusseaulx. (*Sourires.*)

M. Roger Dusseaulx. L'Assemblée, qui croyait maintenir le budget dans des limites fixées, est en droit de s'étonner que le projet de loi qui lui est aujourd'hui soumis revienne déjà sur la loi des maxima.

En effet, elle a enregistré toutes les déclarations qui, au cours des premiers mois de l'année, nous ont renseignés sur la situation financière du pays.

On nous a dit qu'il fallait payer d'avance un tiers provisionnel, puis un deuxième tiers. On a montré toute l'importance qu'il y avait à faire ces versements le plus tôt possible.

L'Assemblée se souvient aussi qu'un Gouvernement précédent a demandé que soit accélérée la rentrée des impôts.

En moins de douze mois, on a recouvré les impôts de l'année 1948, mais il faudra bien mettre fin un jour à ces errements qui consistent à ne pas ajuster l'annuité budgétaire à l'annuité de trésorerie.

On a même dépassé le stade où l'impôt est produit. On le fait payer d'avance.

Quand verrons-nous la fin de ces procédés? On ne pourra pas faire payer d'avance indéfiniment. Il faudra bien, à un moment ou à un autre, revenir à des impôts de douze mois dans le cadre d'une trésorerie de douze mois.

Je me permets de mettre en garde le Gouvernement contre cette facilité de trésorerie qui l'a aidé depuis quelque temps et qui n'a fait que déplacer la difficulté. Le jour où le Gouvernement voudra s'en tenir à l'annuité budgétaire, il ne pourra plus demander aux contribuables un effort nouveau, et c'est lui que l'on accusera, alors que ce seront les gouvernements précédents qui auront hypothéqué l'avenir et compromis la trésorerie des années futures.

Je sais bien que M. le ministre des finances nous dit que des faits nouveaux sont intervenus depuis la loi des maxima. C'est l'argument qui est employé actuellement pour justifier les dépassements de crédits.

Parlons-en, de ces faits nouveaux. Sont-ce vraiment des faits nouveaux ces deux éléments essentiels de la discussion, le déficit de la S. N. C. F. et les dépenses pour l'Indochine?

Le déficit de la S. N. C. F., il était tout de même prévisible. Des précédents permettaient d'envisager l'éventualité du déficit.

En 1948, je le rappelle, l'Assemblée, par l'intermédiaire d'un compte spécial, avait prévu 32 milliards de francs d'avances à la S. N. C. F. En fait, ces avances, vous le

savez, n'ont pas été remboursées et finalement elles se sont soldées par une subvention à due concurrence.

Les difficultés de la Société nationale des chemins de fer français étaient donc faciles à prévoir. On a institué, dans la loi sur les comptes spéciaux, un compte spécial de 35 milliards de francs pour 1949, qui devait servir à assurer la trésorerie de la Société nationale des chemins de fer français. A ce sujet, je crois devoir ouvrir une parenthèse.

Il est exact que 35 milliards de francs, sur le budget de 340 milliards de francs de la Société nationale des chemins de fer français, ne lui offrent qu'une trésorerie insuffisante. J'estime que la Société nationale des chemins de fer français, avec un mois de trésorerie d'avance, n'a pas la possibilité de fonctionner convenablement. Pour ma part, je ne verrais aucun inconvénient à augmenter la dotation du compte spécial, à condition, bien entendu, qu'il ne constitue qu'une facilité de trésorerie et qu'on ne vienne pas nous dire, en fin d'année: L'avance de trésorerie est consommée, versez la subvention correspondante.

N'oublions pas non plus que la Société nationale des chemins de fer français dispose de 70 milliards sur les 620 milliards de francs de crédits d'investissement et de reconstruction. Cette dotation considérable montre l'intérêt que nous portons à cette « première entreprise nationale », comme on a dit quelquefois.

Mais aujourd'hui, M. le ministre des finances nous dit que le déficit dépasse le montant du compte spécial, qu'il atteint 40 milliards de francs, alors que nous ne sommes qu'au cinquième mois de l'année. Quid, alors, de l'avenir ? Et pour faire face à ce déficit, il nous demande une subvention immédiate de 21 milliards de francs.

M. le ministre des travaux publics et des transports ajoute: Ce déficit était inéluctable. Nous n'avons pas de moyens de contrôle suffisants.

Alors, on se serait aperçu brusquement que la Société nationale des chemins de fer français était en difficulté et qu'il fallait pourvoir, aux termes de la convention, à la subvention qui nous est réclamée aujourd'hui ?

J'ai eu, un jour, la curiosité de demander à M. le ministre des travaux publics des renseignements sur le contrôle auquel est soumise la Société nationale des chemins de fer français.

M. le ministre des travaux publics m'a répondu, au mois d'octobre 1948, que la Société nationale des chemins de fer français, en dehors des contrôles techniques, administratifs et financiers exercés directement par ses services, — c'est donc une surveillance étroite — est soumise au double contrôle de commissaires aux comptes et d'une commission des marchés. Cela se conçoit.

Suivait cette indication très intéressante:

« Enfin, une loi du 6 janvier 1948... » — nous nous en souvenons, c'est la loi de finances de 1948 — « ... a créé une commission de vérification des comptes des entreprises nationalisées, au contrôle de laquelle sera soumise la S. N. C. F. dans les conditions qui seront fixées par règlement d'administration publique ».

Voyons comment a fonctionné cette commission, résultat d'un vœu exprès émis par le Parlement comme une sorte de parenthèse dans la loi de finances de 1948.

Le décret auquel il est fait allusion a paru le 2 avril 1949, c'est-à-dire avec quinze mois de retard. Il met en place une commission qui n'a pu encore fonctionner, ce qui est bien dommage, car elle avait un rôle important.

Si elle l'avait joué en 1948, elle aurait permis, lors de la discussion de la loi des maxima, de changer l'optique des pouvoirs publics sur la trésorerie de 1949. J'espère qu'elle jouera son rôle en 1949.

Cette commission doit, avant le 31 décembre de chaque année, soumettre au Parlement, au président du conseil et à la cour des comptes, un rapport d'ensemble sur l'activité et les résultats des entreprises qu'elle contrôle. Elle signale, le cas échéant, les modifications qui lui paraissent devoir être apportées à la structure ou à l'organisation de ces entreprises et donne son avis sur les perspectives d'avenir.

La volonté du Parlement paraît ainsi respectée. Il n'y a qu'un dommage: c'est qu'il ait fallu attendre quinze mois pour voir prendre le décret portant règlement d'administration publique, quinze mois pendant lesquels la volonté du Parlement n'a pas reçu d'application.

Voici donc les éléments d'appréciation du fait nouveau S. N. C. F.: on nous propose en remède des réformes dans l'administration, dans le statut, et puis, en outre, la coordination des transports.

On nous demande de donner au ministre des travaux publics le pouvoir de promulguer par décret une coordination qui, même si le conseil supérieur des transports a donné son avis, va disposer expressément de l'avenir, d'une part de la plus grande entreprise française, la S. N. C. F. et, d'autre part, de 33.000 entreprises de transports routiers. Il n'est pas possible de donner à un ministre le droit de régler par décret la coordination de tous les transports par terre et par fer qui représentent une masse énorme du revenu national.

Sans doute me dira-t-on qu'il est difficile, pour un Parlement, d'entrer dans des détails. J'admets qu'on puisse régler ces détails par décret. Mais le Parlement responsable — cela est inscrit dans la loi — doit, cette année, aborder et régler le problème de la coordination. Il serait souhaitable qu'il puisse fixer les règles générales de cette coordination et qu'ainsi ne lui échappe pas l'avenir de nombreuses entreprises privées et de la plus grande entreprise nationale française.

Je trouve étrange que l'on profite d'un certain climat créé à propos de la S.N.C.F. pour réaliser par décret une coordination qui, d'après la loi, doit être faite par le Parlement.

L'autre fait nouveau, c'est l'Indochine. Non, monsieur le ministre des finances!

Votre projet prévoit que les 17 milliards demandés pour l'affaire d'Indochine sont indépendants du dépassement de 35 milliards prévu pour les crédits militaires. Là est le problème.

On nous a dit que nous ne pouvions refuser des crédits pour l'Indochine. C'est hors de question. Je précise que j'ai demandé la disjonction de l'article relatif aux économies militaires parce que, après nous avoir indiqué, sans en donner les raisons, un chiffre de 350 milliards pour le budget militaire global, on avance maintenant un chiffre de 385 milliards, sans plus d'explications, les 17 milliards d'Indochine étant bien entendu à part.

Là encore, la loi des maxima est modifiée, et modifiée sans que nous ayons pu fixer les premières bases de départ sur lesquelles on pourrait réaliser les économies que vous proposez maintenant. Proposer 18.900 millions de francs d'économies sur un budget militaire fixé tantôt à 350 milliards, tantôt à 385 milliards, sans nous dire à quoi il correspond, ne me paraît vraiment pas sérieux.

Il faut 385 milliards, nous dit-on. Nous ne savons pas pourquoi. On déclare, ensuite, que l'on va faire 18.900 millions d'économies et qu'on va aliéner pour 10 milliards de biens du domaine militaire. Moyennant quoi, on va retrouver à peu près les 350 milliards.

C'est là de la comptabilité, faite en dehors du Parlement. A quelle réalité correspond-elle ? Nous n'en savons rien. En tout cas, je me refuse à réaliser des économies qui ne seraient pas fondées sur un budget que nous aurions fixé initialement après en avoir délibéré.

Je regrette vivement que le budget militaire n'ait pas encore été examiné par l'Assemblée et qu'il n'ait été fixé qu'une masse globale de crédits, dont nous ne savons pas à quoi elle correspond et qu'on vient, cinq mois après, nous demander de modifier sans nous donner davantage d'explications.

Ainsi, je crois avoir démontré qu'il n'y a pas, en vérité de faits nouveaux. Ces éventualités imprévues n'étaient nullement imprévisibles. Il aurait été souhaitable que, dans le cadre de la loi des maxima, on les ait envisagées, ce qui nous aurait permis d'élaborer une loi des maxima à laquelle nous aurions pu nous tenir.

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Voulez-vous me permettre de vous interrompre à nouveau, monsieur Dusseaulx ?

M. Roger Dusseaulx. Je vous en prie, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Je ne voudrais pas ralentir encore le cours de votre exposé, mais je voudrais être sûr que vous donnez une juste interprétation du mécanisme de la loi des maxima, car vous ne pourrez alors que l'approuver.

Vous venez d'indiquer qu'il s'agissait de modifier la loi des maxima. Or, il ne s'agit pour nous que de l'appliquer.

Qu'est-ce que la loi des maxima ? Un état de prévisions. Nous n'avons pu enserrer les faits dans la loi des maxima, mais seulement nos prévisions.

Nous avons donc un effort d'honnêteté à accomplir et nous devons l'accomplir en commun, en revenant devant le Parlement chaque fois qu'il se produit une modification dans nos éléments de prévision.

Il ne s'agit donc pas pour nous de faits nouveaux. Les faits changent chaque jour, même s'il y a une loi des maxima. Il s'agit donc des raisons que nous avons de modifier nos prévisions.

Nous venons alors dire au Parlement: le 31 décembre, nous pouvions prévoir telle et telle dépenses; maintenant, nous avons des raisons de prévoir, en dehors des fluctuations que chaque poste comporte en lui-même, une dépense supplémentaire importante; nous vous en avertissons immédiatement.

Les ministres techniciens s'expliqueront, d'ailleurs, sur ce point. Je n'aborde que l'aspect financier des problèmes de l'Indochine et de la Société nationale des chemins de fer français.

Vous nous déclarez, monsieur Dusseaulx, que ce déficit pouvait être prévu. Bien sûr ! On peut toujours prévoir qu'il y aura peut-être un déficit. Mais quand on établit une prévision, on le fait d'après des éléments réels.

La Société nationale des chemins de fer français établit chaque mois, non seulement ses comptes, mais, par extrapolation, d'après les données dont elle dispose, l'incidence que doivent avoir ces comptes si le mouvement s'en continue pour tout l'exercice. Ce n'est que dans les dernières semaines ou les derniers mois que la Société nationale des chemins de fer français, ayant constaté une chute importante de ses recettes, a fait par extrapolation des calculs qui ont abouti à un déficit, chiffré d'abord à 20 milliards de francs et, ensuite, à plus de 40 milliards.

Nous avons donc des raisons de prétendre que des éléments nouveaux sont intervenus.

En venant devant le Parlement, loin de méconnaître les droits de celui-ci, comme vous l'indiquiez, nous entendons, au contraire, leur permettre de s'exercer pleinement.

M. Roger Dusseaulx. Je connais le mécanisme de la loi des maxima. Il n'empêche, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous nous demandez de modifier un chiffre probablement fixé par l'Assemblée à 350 milliards de francs, puisque dans l'article 1er de votre projet il devient 385 milliards.

Pour moi, les chiffres de 350 et de 385 milliards ne me parlent pas plus l'un que l'autre. Ils ne correspondent pour moi qu'à un chiffre global.

Qu'ensuite le Gouvernement, à l'intérieur ou à l'extérieur de ce cadre, ait besoin d'aménager ses prévisions, peut-être ! Il me paraîtrait plus normal, dans un régime vraiment parlementaire, de nous mettre d'accord, Parlement et Gouvernement, sur un budget militaire, de 350 ou de 385 milliards, peu importe. C'est à vous de prendre la responsabilité de la présentation.

Ce n'est qu'après un accord sur des tâches précises, en fonction d'un statut délimité, que vous pourriez nous dire qu'il y a un fait nouveau, qu'il est nécessaire d'augmenter les crédits. Personne ne viendrait alors contester la réalité que vous auriez démontrée.

Aujourd'hui, vous nous demandez d'entériner une modification de vos prévisions. Mais vous ne donnez, pas plus que sur le budget global, de justifications.

Ce n'est plus là du régime parlementaire. Ce précédent n'est pas heureux, car demain vous nous demanderez, de la même manière, une autre modification.

Les débats budgétaires, au lieu de se cantonner sur le plan technique, fiscal, financier, deviendraient purement et simplement politiques et, dans ce cas, après vous avoir fait confiance, nous ferions mieux d'aller nous promener en vous laissant gérer les affaires comme vous l'entendez.

J'estime que le rôle d'un député ne doit pas être ainsi limité et je ne voterai d'économies sur le budget militaire que quand je saurai à quoi correspond le budget militaire initial que vous avez proposé. Je ne peux me résoudre à voter dans la nuit. *(Applaudissements sur certains bancs à gauche.)*

Comme remède, vous nous invitez à voter des économies. Les économies, on en a beaucoup parlé, M. le président du conseil lui-même a souvent dit autrefois qu'il en était toujours question, mais qu'on n'en réalisait pas.

M. Henri Queuille, *président du conseil.* Nous avons supprimé 200.000 fonctionnaires.

M. Roger Dusseaulx. Précisément, je voulais vous demander, monsieur le président du conseil, quelques renseignements à cet égard.

J'aimerais que, dans la réponse que fera M. le ministre des finances aux orateurs, on nous parlât un peu de ces économies, car dans aucun des exposés faits à la commission et à la tribune, ni dans les motifs du projet de loi, il n'est question des économies qui devaient être réalisées dans le personnel des services publics.

Je parlerai, dans quelques instants, d'un domaine au sujet duquel je suis inquiet. Mais il me semble qu'il serait intéressant de renseigner périodiquement l'Assemblée sur les compressions d'emplois de fonctionnaires qu'elle a souhaitées depuis longtemps déjà.

Je crains que les économies globales sur les budgets ne soient difficiles à réaliser. Vous me direz qu'on bloque les crédits dans votre projet. Certes ! Mais ensuite, on les débloquera, parce qu'il y aura des raisons pour le faire. En fait, les économies ne sont pas suffisamment spécialisées pour avoir des chances d'aboutir. J'ai attaché beaucoup d'intérêt à la proposition présentée par M. le rapporteur général, mais qui n'a pas été retenue, tendant à réaliser des économies sur les crédits de matériel et sur les crédits de subventions afin de les spécialiser, leur réalisation étant opérée par cahiers d'annulations examinés en fin d'année.

C'est là un procédé plus régulier qu'un blocage général qui jouera ou non, suivant, peut-être, l'humeur du ministre, et qui pourra se traduire aussi par un rétablissement de crédits.

Ne croyez-vous pas, d'autre part, qu'on devrait étendre aux administrations la notion de productivité incluse dans le projet de loi ?

Demander de la productivité aux entreprises privées est chose souhaitable. En réclamer aux entreprises nationales, qu'elles soient à buts économiques ou à destination sociale, me paraît également indispensable.

Ne croyez-vous pas qu'en rendant davantage productifs tous les rouages étatiques, on pourrait réaliser des économies substantielles qui permettraient de se passer de ces blocages qui ne résolvent aucun problème et qui n'ont jamais permis une quelconque réorganisation administrative ?

M. le ministre des finances nous a dit qu'en supprimant certains organismes, notamment ceux qui sont chargés de la répartition de l'essence, il pouvait faire une économie de personnel.

Voyons ! Nous avons supprimé formellement l'O. C. R. P. I. Cet organisme n'existe plus, on doit le liquider. Je voudrais être assuré que tout le personnel a été renvoyé.

Je crains qu'il n'y ait un projet de reclassement d'une partie de ce personnel dans des organismes administratifs.

J'aimerais avoir une statistique sérieuse indiquant le nombre d'employés utilisés par l'O. C. R. P. I. lorsqu'il fonctionnait à plein rendement, le nombre de ceux effectivement renvoyés au secteur privé et de ceux repris dans des organismes publics ou semi-publics. Je serais heureux d'obtenir des apaisements car certains faits me laissent penser que la volonté du Parlement n'a pas été observée.

C'est pourquoi, quand on nous parle d'économies possibles par le retour à la liberté pour l'essence, je suis sceptique : je me demande si les personnes attachées aux organismes répartiteurs ne trouveront pas, dans des organismes administratifs ou para-administratifs, des situations semblables.

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Si vous refusez la liberté — ce qui est votre position actuelle — il est évident qu'il faut maintenir le personnel chargé de la répartition.

M. Roger Dusseaulx. On nous a dit, d'autre part, que l'augmentation du prix de l'essence pourrait procurer, outre des économies, des ressources nouvelles.

Pourquoi avoir choisi l'essence pour se procurer des ressources fiscales, ai-je demandé à M. le ministre des finances et des affaires économiques ? Parce que c'est plus facile, m'a-t-il répondu.

Nous sommes au bout de la fiscalité — il y a longtemps qu'on s'en était aperçu — nous ne pouvons plus créer d'impôts directs et l'augmentation du prix de l'essence est l'impôt indirect qui se traduira par la répercussion la plus minime.

M. le ministre des finances nous a donné deux chiffres. La hausse sur les prix agricoles serait de l'ordre de 2 p. 100. C'est là une moyenne. Mais à combien s'élèvera-t-elle pour le blé ? Pour la betterave ? Pour les produits maraîchers ?

Il est possible que, pour ces produits, la répercussion soit beaucoup plus importante que la moyenne annoncée de 2 p. 100. Il serait intéressant de connaître les coefficients pondérés pour apprécier la réalité des répercussions.

La hausse atteindrait 8 p. 100 sur le prix des transports routiers. C'est là une augmentation considérable, surtout à un moment où la situation de ces entreprises est difficile.

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Il ne s'agit que d'une hausse de 6 p. 100.

M. Roger Dusseaulx. C'est encore un chiffre important.

Dans ce domaine aussi, il faudrait disposer d'un indice pondéré pour mesurer la répercussion de la hausse suivant la nature des produits transportés.

Au fond, dans votre projet, il ne s'agit que de palliatifs. Je ne voudrais pas répéter ce qu'a dit M. Paul Reynaud, mais ce projet ne comporte que des réformes de détail.

Il faudrait liquider, enfin, une situation née de la guerre et proportionner les charges économiques et sociales de l'Etat à ses possibilités en restituant, d'abord, au secteur privé un certain nombre d'organismes dont il n'a eu à connaître que par l'intermédiaire du séquestre, par exemple, et dont le fonctionnement pèse lourdement sur sa trésorerie.

D'autre part, le vote d'un statut des entreprises publiques comportant des contrôles rigoureux et effectifs permettrait à un Etat dont les charges seraient allégées de trouver des administrateurs responsables et de choisir une structure susceptible de faire face à la concurrence commerciale.

La modification de crédit soumise par M. le ministre des finances et des affaires économiques n'est, en quelque sorte,

qu'une demande de crédits additionnels. Je mets l'Assemblée en garde, car ces crédits additionnels postulent une instabilité économique. Je crains qu'ils ne soient valables que pour l'instant et que, n'ayant résolu aucune des questions auxquelles j'ai rapidement fait allusion, vous n'ayez encore à faire face à des éventualités dites imprévisibles aujourd'hui, mais qui se révéleront dans deux mois car, vous n'aurez pas pu remettre les choses en ordre.

Vous ne le pouvez pas. Vous êtes obligé de rester dans l'instabilité économique et financière, bien qu'on nous dise qu'il s'agit du dernier effort et que nous sommes en vue du but.

Non! nous n'y sommes pas.

On nous a déjà servi l'argument. Or, rien n'est réellement réformé. Vous êtes lié par une formule économique; elle découle d'une politique et vous empêche d'effectuer le redressement nécessaire.

J'aimerais mieux une politique qui ne ferait pas appel au Parlement, une politique qui s'imposerait d'elle-même comme une politique constructive. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Marc Dupuy. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Marc Dupuy. Mesdames, messieurs, je veux limiter mon intervention au problème mis en avant dans le projet, celui des transports ferroviaires et de la situation des cheminots.

Il n'est pas possible d'examiner ce problème en dehors d'une orientation politique déterminée et de la situation économique passée. Je crois donc nécessaire de rappeler ce qu'était cette dernière au lendemain de la libération et l'œuvre qui devait être alors accomplie.

Il fallait relever le pays des ruines causées par la guerre et des destructions opérées par les occupants hitlériens, ainsi que par les bombardements des armées en guerre. Ce qui fut alors surtout visé, ce furent les nœuds ferroviaires, les ponts, les gares, les triages.

Pour rétablir la circulation sur la totalité des lignes de la S. N. C. F., la tâche à accomplir était immense. Outre les ouvrages endommagés, il fallait combler 800 kilomètres de brèches de voies courantes, soit approximativement 1.600 kilomètres de voies simples. Plus de 2.000 passages inférieurs étaient détruits ou endommagés. Ces brèches représentaient plus de 100 kilomètres de voies simples. On comptait également plus de 200 passages supérieurs détruits, effondrés sur les voies à déblayer. Près de 600 postes d'aiguillage étaient endommagés et de nombreuses lignes aériennes de télécommunication détruites. Sur les 322 grandes gares de la S. N. C. F., 115 étaient détruites. Plus de 60 p. 100 — 24 sur 41 — des grands triages étaient rendus inutilisables.

Au total, plus de 1.500 kilomètres de voies de service, plus de 10.000 appareils de voies détruits étaient à réparer ou à remplacer. 20 sous-stations détruites ou endommagées sur les 66 que comportaient les lignes de Paris au Mans et de Paris à Bordeaux étaient à réparer. 860 postes de pompe et 600 kilomètres de canalisations d'eau pour l'approvisionnement des machines étaient à rétablir.

Enfin, la remise en état provisoire de 29 dépôts détruits ou gravement endommagés sur les 50 principaux dépôts que possédait la S. N. C. F., des 19 ateliers détruits sur les 31 grands ateliers de réparations de locomotives, voitures et wagons était indispensable pour permettre une amélioration sensible du trafic dans les premiers mois.

Tel était l'état des destructions à l'époque. L'œuvre nécessaire au redressement de l'économie n'a pu être accomplie que grâce au travail acharné des cheminots, depuis le personnel d'exécution jusqu'aux cadres et à la direction. Chacun sait dans quelles conditions ils ont alors travaillé, malgré les intempéries, ils ne ménageaient pas les heures supplémentaires.

Le résultat fut la reconstruction rapide de cette artère vitale pour l'économie d'un pays qu'est le chemin de fer. C'est parce que les cheminots remplirent la tâche qui leur avait été fixée par le pays qu'ils reçurent des louanges et que beaucoup furent décorés pour leur rôle durant l'occupation et la libération.

Cet effort intensif des cheminots devait avoir comme corollaire l'aboutissement de leurs légitimes revendications, ce qui ne pouvait se concevoir que dans le cadre d'une politique progressive pacifique.

Cet effort a été fourni, la production du pays a pu s'orienter dans cette voie progressive et pacifique parce que les Françaises et les Français étaient encore, à l'époque, maîtres de fixer la politique de la France. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

L'œuvre s'inscrivait dans le plan Monnet et dans la perspective qu'il traçait d'un développement de la production, condition d'une extension des transports en vue de faire face aux nécessités de l'économie et de la défense nationale.

C'est la politique menée à cette époque que M. Christian Pineau a appelée hier à la commission des finances la politique de la reconstruction. Or, M. le ministre des travaux publics et des transports a immédiatement ajouté que cette politique de reconstruction, dans le cadre d'une politique progressive et pacifique, était maintenant révolue et qu'un renversement s'était opéré.

On peut mesurer aujourd'hui où ce renversement de politique et les conséquences qui en découlent ont conduit notre pays.

De tout temps, l'activité des transports a toujours été considérée comme un des meilleurs baromètres du développement économique d'un pays. Où en sommes-nous à cet égard ?

Des indications apportées à la commission, et de l'exposé qu'a fait notre ami Auguet à cette tribune, il résulte qu'une baisse appréciable du trafic ferroviaire doit être enregistrée. Elle se traduit, pour avril et mai, par une réduction de 3 p. 100 pour les voyageurs et de 14 p. 100 pour les marchandises. Si l'on se rappelle que le trafic des marchandises représente les deux tiers des recettes, on s'explique les raisons du déficit.

On nous dit qu'il y a presque autant de voyageurs. Peut-être, mais il y en a moins sur les longues distances

N'est-ce pas là l'illustration de la diminution du niveau de vie des masses laborieuses et des classes moyennes qui ne peuvent plus se permettre de voyager sur des longues distances ? (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

On dit aussi qu'il y a moins de voyageurs en première et en deuxième classe parce qu'ils empruntent les troisièmes classes. Or, chacun sait que la masse des recettes, pour le trafic voyageurs, provient des troisièmes classes. Ce n'est donc pas la diminution du nombre des voyageurs en première et en deuxième classe qui accroît le déficit.

Quant aux marchandises, la réduction du nombre des wagons chargés est sensible. Je ne reviens pas sur les chiffres qui ont été donnés cet après-midi par notre camarade Gaston Auguet. Je fais état, évidemment, d'un chiffre moyen. C'est surtout sur les transports à longue distance qu'on constate cette réduction du nombre des wagons chargés.

Cela veut dire que nous revenons à une économie que nous avons connue il y a des dizaines d'années. Cela signifie que la paralysie commence à s'installer dans notre pays jusque dans les transports ferroviaires.

Une autre caractéristique très importante est qu'à une baisse générale du trafic marchandises correspond une augmentation pour certaines catégories de marchandises, dont les matières pondéreuses. Cela signifie que dans notre pays, en raison de l'économie, qui lui est imposée de l'extérieur, et comme l'indiquait le rapport de M. Pellenc, il y aura à transporter toujours davantage de matières premières ou de produits agricoles, puisque ce sont les chargements de matières pondéreuses qui sont en augmentation dans le transport de marchandises, c'est-à-dire les minerais, les charbons et autres matières de cette nature.

Une autre caractéristique encore est la baisse des quantités de produits agricoles transportées. C'est l'indice des difficultés qui gagnent les campagnes.

Certains avaient pu imaginer que, la production agricole étant redevenue à peu près normale, il devait en résulter une activité accrue des transports de produits agricoles. On constate, au contraire, une diminution dans ce domaine également, particulièrement sur les moyennes distances.

La baisse du trafic ne se fait pas sentir seulement dans les transports ferroviaires; elle a lieu également pour les transports routiers. Elle est peut-être moindre, d'après ce que nous dit M. le ministre des travaux publics et des transports, mais nous devons en conclure que, contrairement à toutes les campagnes de presse intéressées qui ont été lancées ces dernières semaines, la cause essentielle de la baisse du trafic ferroviaire n'est pas la concurrence entre le rail et la route puisqu'une baisse du trafic routier est également constatée

L'audition de M. le ministre des finances par notre commission nous a montré que le niveau de la production, notamment pour la sidérurgie, a dépassé aujourd'hui celui de 1929.

M. le ministre des finances a ajouté qu'il ne comprenait pas très bien pourquoi on constate une baisse du trafic ferroviaire et routier alors que l'indice général de la production est en augmentation. M. le ministre des finances n'a pas pu trouver une explication valable de cette situation.

La baisse du trafic ferroviaire et routier s'accompagne du chômage. Il est ainsi démontré qu'une des causes essentielles de l'augmentation rapide du déficit de la Société nationale des chemins de fer français réside dans le renversement de la politique économique poursuivie par les gouvernements qui se sont succédé depuis juin 1947.

Au cours de ces dernières semaines, des campagnes intéressées, dont le chef d'orchestre n'était pas clandestin, ont été me-

nées pour rendre responsables de cette situation la grande masse des cheminots et leurs prétendus salaires et traitements moyens, et ce que l'on appelle les activités sociales et les droits qui découlent de leur statut.

Je voudrais faire justice des campagnes de dénigrement et des discours malveillants dirigés contre ceux qui ont versé leur sang sans compter pour libérer la France et chasser l'occupant hitlérien, avec, à leur tête, le secrétaire général de la fédération nationale des cheminots, le grand patriote et grand Français Pierre Sémard. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Ils ont fait cela pour relever la France de l'abîme dans lequel l'avaient plongée ceux qui furent appelés les fossoyeurs de la France. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*)

A quelque poste qu'ils soient, les cheminots n'ont pas de leçon à recevoir de ces gens-là.

A la vérité, ce ne sont pas les salaires des cheminots qui ont créé le déficit. Bien loin de là!

Je vais donner plusieurs exemples de ce que touchent les cheminots, y compris les gratifications annuelles.

Ainsi, un cheminot placé à l'échelle 2 touche 14.716 francs par mois, soit au total 176.592 francs par an.

S'il a trois enfants, il touche en plus, à titre d'allocations familiales, 8.595 francs et comme allocation de salaire unique 6.000 francs.

Pour la même catégorie, qu'il s'agisse d'un homme d'équipe, d'un manœuvre ou d'un cantonnier — ces catégories comptent plus de 100.000 cheminots — toujours en y comprenant la gratification annuelle et en prenant le coefficient moyen, il touche 16.310 francs par mois, soit au total 195.720 francs par an.

Voilà quels sont les salaires moyens des cheminots. Ils sont absolument insuffisants et c'est pour cela que les communistes soutiennent les revendications légitimes des cheminots, tendant au rajustement de leurs salaires.

Je précise qu'il s'agit là de salaires bruts et qu'il faut en déduire les cotisations pour la retraite et la caisse de prévoyance.

M. Paul Reynaud, après d'autres, a, dans un discours prononcé au cours du banquet des indépendants et où l'odieux le dispute à la mauvaise foi, fait valoir que maintenant, en raison de ces grandes découvertes que sont la pénicilline et la streptomycine, qui ont fait avancer la science et l'humanité progressiste et permettent de prolonger la vie des hommes, il y a trop de retraités, que c'est une des causes essentielles du déficit de la Société nationale des chemins de fer français et qu'il y a lieu par conséquent de reculer l'âge de la mise à la retraite.

Ainsi M. Paul Reynaud, consultant les tables de mortalité, trouve sans doute que les cheminots ont le tort de vivre trop vieux. (*Très bien! très bien! à l'extrême gauche.*)

Ce qui compte pour lui c'est la froide raison des bénéfices capitalistes. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Il aurait peut-être pu consulter également les statistiques des accidents du travail graves et mortels. Mais il a oublié de le faire.

Il y a quelques jours, j'ai pu lire avec plaisir dans le journal de la Société nationale des chemins de fer français *Notre métier* que les cheminots retraités avaient cet heureux privilège de posséder parmi eux deux centenaires.

Lorsque M. Paul Reynaud demanda à la commission des finances le recul de l'âge de mise à la retraite, le ministre des finances a pu répondre que cette mesure ne servirait à rien, car ce recul existe en pratique du fait que le départ en retraite est facultatif à partir de cinquante-cinq ans. Ainsi l'âge moyen de mise à la retraite est maintenant de cinquante-sept ans, et non pas de cinquante-cinq ans. De plus, si l'on voulait maintenant renvoyer à cinquante-cinq ans tous les cheminots, on ne pourrait pas en même temps pratiquer la compression des effectifs et reculer l'âge de la retraite.

Je désire, maintenant, traiter brièvement des charges sociales.

A ce propos, j'ai pu dire à la commission des finances, pour infirmer certaines allégations et déclarations inexactes, que, parmi tous les pays capitalistes, la France est celui où le coefficient des charges sociales dans les chemins de fer est le plus bas.

Je cite quelques exemples. En France, il est de 66; en Norvège, de 66,6; au Danemark, de 66,7; en Belgique, de 67,4; en Suisse, de 72,9; au Luxembourg, de 74,6.

M. Jacques Chaban-Delmas. Me permettrez-vous de vous interrompre, mon cher collègue?

M. Marc Dupuy. Je vous en prie.

M. Jacques Chaban-Delmas. N'étant pas familiarisé avec les chiffres, je voudrais vous poser une question. Pourriez-vous me dire comment s'expliquent ces coefficients et à quoi ils se rapportent. En effet, les chiffres que vous donnez ne veulent absolument rien dire de précis.

M. Marc Dupuy. Ce coefficient a trait aux charges sociales par rapport aux dépenses totales d'exploitation.

M. Jacques Chaban-Delmas. En pourcentage ?

M. Marc Dupuy. En pourcentage, par rapport au total des dépenses d'exploitation.

M. Jacques Chaban-Delmas. Quand on dit que le prix de la vie est au coefficient 13 ou 18, cela ne signifie pas qu'elle a augmenté de 13 ou 18 p. 100.

M. Marc Dupuy. Je dis que la part des charges sociales en France représente 66 pour 100 des dépenses totales d'exploitation.

M. Jacques Chaban-Delmas. Très bien! Je vous remercie.

M. Marc Dupuy. J'espère que M. Chaban-Delmas est maintenant éclairé et qu'il a compris.

J'ajoute qu'en Amérique, sur certains réseaux, par exemple le Pensylvania, le coefficient est de 67,5; pour le Chicago North Western, le coefficient est de 71,3.

M. Pierre André. De quelles charges sociales s'agit-t-il, aux États-Unis ?

M. Marc Dupuy. Pour telle autre compagnie américaine, le coefficient est de 70,6.

Tous ces chiffres, qui représentent le pourcentage des dépenses sociales par rapport aux dépenses d'exploitation, sont plus élevés que celui qui représente ce pourcentage en France. Il n'y a dans le monde aucun réseau dont le coefficient soit aussi bas que celui du réseau français.

Voilà la réponse que je voulais faire à M. Paul Reynaud et à ceux qui prétendent que les charges sociales accablent le budget des chemins de fer.

M. le ministre des travaux publics, pour essayer de justifier ou, tout au moins, d'expliquer l'augmentation du déficit de la S. N. C. F., en en masquant les raisons profondes, qui consistent dans le renversement de la politique économique poursuivie dans notre pays en application du plan Marshall, s'est mis, suivant sa propre expression, à « repenser le chemin de fer ». Il nous a dit être arrivé aux deux conclusions suivantes: d'abord que, depuis 1880, une erreur de conception s'était produite, qu'on aurait dû penser à l'automobile et à son développement; ensuite, qu'après la libération on avait été trop vite dans la reconstruction du chemin de fer, qu'on aurait dû conserver beaucoup plus d'ouvrages provisoires, alors qu'il en reste, hélas! encore un nombre important à reconstruire.

Voilà où en est le Gouvernement. Ce qui le préoccupe, sans doute, c'est que les chemins de fer soient encore ce qui marche le mieux dans notre pays (*Applaudissements à l'extrême gauche*), que nos populations laborieuses soient bien desservies, que les trains arrivent à l'heure, dans de bonnes conditions de transport et avec le maximum de sécurité.

C'est par une erreur de conception, dit le ministre, qu'on a pu prévoir l'organisation des chemins de fer dans le but de faire face à 15 p. 100 d'augmentation du trafic, ce qui était prévu par le plan Monnet qu'on a d'ailleurs abandonné pour lui substituer le plan quadriennal de coopération économique dont les effets néfastes pour notre pays ont été démontrés cet après-midi par notre ami Gaston Auguet.

Quelles sont donc les mesures que le Gouvernement et M. Christian Pineau, ministre des travaux publics, proposent d'appliquer ?

C'est surtout la coordination du rail et de la route qui équivaut à amputer la S. N. C. F. d'un quart du réseau français par la suppression du trafic sur 10.000 kilomètres de lignes.

Cette coordination s'est déjà manifestée, entraînant la suppression du trafic voyageurs sur 10.000 kilomètres de voies, mesure qui n'a pas sensiblement diminué le déficit. On veut donc l'aggraver maintenant par la suppression du trafic sur 10.000 kilomètres supplémentaires de voies.

Nous comprenons qu'on envisage cette éventualité, mais elle aura pour conséquence une compression plus importante des effectifs du personnel.

M. le ministre nous a dit que cette opération pourrait s'effectuer à la cadence de 10.000 à 12.000 agents de moins par an pendant quatre ou cinq ans.

On veut pratiquer une telle politique alors que le chômage se développe, que déjà, 50.000 cheminots ayant été licenciés, l'effectif actuel des travailleurs du rail est inférieur d'autant à celui de 1938, tandis que le trafic est supérieur maintenant à ce qu'il était alors.

En second lieu, on veut bloquer les crédits de reconstruction et d'investissement à concurrence de 15 milliards de francs, même si cette décision doit avoir la conséquence néfaste, qui a été d'ailleurs dénoncée cet après-midi, de mettre en danger la sécurité dans le travail et dans la circulation des trains.

Ce sont surtout les premières mesures que M. Paul Reynaud demande au Gouvernement de rendre encore plus rigoureuses dans leur application en passant aux actes.

Je crois qu'il n'est pas besoin de demander au Gouvernement de passer aux actes, car nous le voyons à l'œuvre chaque jour, lorsqu'il passe aux actes contre les mineurs, contre les cheminots.

Sans doute, M. Paul Reynaud trouve-t-il que cela n'est pas encore suffisant, puisque, cet après-midi, au sujet des prix de revient et de la politique d'abaissement de ces prix poursuivie en U. R. S. S., il a omis de citer quelques faits que je vais me permettre de vous rappeler.

Tout d'abord, en Union soviétique, on applique un système de production socialiste, alors qu'en France, nous en sommes encore au système de production capitaliste. Autrement dit, en U. R. S. S., la production peut se développer indéfiniment sans crise économique et sans chômage.

M. Arthur Ramette. Très bien!

M. Marc Dupuy. Depuis plus de vingt ans le fléau du chômage y a été liquidé, de même que l'exploitation de l'homme par l'homme. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

De plus, le développement de la production et l'abaissement du prix de revient permettent d'améliorer d'une façon constante le niveau de vie et le bien-être des peuples soviétiques en relevant le taux des salaires, en augmentant la capacité d'achat, en mettant à leur disposition toujours davantage de produits à des prix toujours plus bas. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Il en est ainsi en Union soviétique pour la simple raison qu'il s'agit d'un état socialiste où le profit capitaliste n'existe plus. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*)

M. André-François Monteil. La S. N. C. F. est une société nationale.

M. Marc Dupuy. Par contre, en France, comme dans tous les pays à système de production capitaliste, il n'y a pas et ne peut y avoir de développement indéfini de la production sans que soit provoquée une surproduction relative, avec la crise économique et son hideux cortège de chômage dont notre camarade Gaston Auguet, cet après-midi, a montré le développement dans notre pays, en soulignant par des chiffres que personne n'a contesté, pas même M. Paul Reynaud, que plus s'accroissait la misère dans le pays et plus grandissaient les monstrueux profits capitalistes. Ceux-ci se sont élevés à plus de mille milliards de francs en 1948. Ainsi en accentuant la surexploitation des ouvriers pour obtenir l'abaissement des prix de revient on ne ferait que grossir encore les superprofits capitalistes. C'est bien là la vraie raison pour laquelle M. Paul Reynaud demande que l'on accentue cette politique.

J'en viens maintenant à la comparaison faite par M. Paul Reynaud au sujet des sociétés nationales et je veux, à cette occasion, rappeler des faits connus de tous.

Dès avant la guerre, la plupart des grandes industries de caractère privé ou public, lorsqu'elles n'étaient pas nationalisées, recevaient de l'Etat des subventions importantes pour assurer l'équilibre de leur budget.

Il en était ainsi des compagnies houillères, des compagnies de navigation, de la Transatlantique, de l'Aéropostale que dirigeait M. Pierre-Etienne Flandin qui fait beaucoup parler de lui actuellement.

Les sociétés aéronautiques étaient également subventionnées, de même que les anciennes compagnies de chemins de fer que connaît bien M. le président du conseil, puisqu'il était alors ministre des travaux publics.

M. le président du conseil. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur Dupuy ?

M. Marc Dupuy. Je vous en prie.

M. le président du conseil. Cet après-midi, un de vos collègues communistes a dit que j'avais subventionné les sociétés de chemins de fer, quand j'étais ministre des travaux publics.

Or, j'ai été nommé à point ministre des travaux publics pour supprimer, dans le délai d'un mois qui m'était imparti par une loi votée quelques jours après mon arrivée au ministère, ceux que vous appelez les géants du rail et pour procéder à la première des nationalisations. (*Rires sur certains bancs à gauche et au centre.*)

M. André-François Monteil. Vous avez eu tort!

M. Arthur Ramette. Il n'en est pas moins vrai, monsieur le président du conseil, qu'à l'époque où vous nationalisiez, dites-vous, les chemins de fer, les compagnies privées étaient subventionnées par l'Etat.

M. le président du conseil. Je n'ai pas eu le temps de les subventionner.

M. Gaston Auguet. Vous avez appartenu à des gouvernements qui subventionnaient ces compagnies.

M. Jacques Chaban-Delmas. En revanche, maintenant, elles ne sont plus subventionnées!

M. Marc Dupuy. Vous vous faites les défenseurs des sociétés capitalistes et c'est bien naturel de votre part. Mais laissez-nous montrer ce qu'elles représentent.

De 1913 à 1937, les résultats financiers des réseaux n'ont été bénéficiaires que pendant quatre années; pendant vingt et une années, ces réseaux ont donc été subventionnés par l'Etat, en particulier en 1936 à raison de 4.249.923.000 francs et en 1937 à raison de 5.907.953.000 francs.

M. Arthur Ramette. Ce qui ferait 100 milliards aujourd'hui.

M. Albert Petit. Ce n'étaient pas des francs Petsche!

M. Marc Dupuy. On a pu dire à cette époque que l'on réalisait, en fait, la nationalisation des déficits. N'est-ce pas, monsieur le président du conseil ?

Voilà la vérité qu'il faut rétablir. Il faut dire aussi que les prix de revient de la Société nationale des chemins de fer français sont les plus bas des chemins de fer d'Europe et il en est de même du coefficient des charges sociales et des salaires. Ces salaires sont insuffisants et procurent aux cheminots un niveau de vie plus bas que dans les autres pays, alors qu'ils travaillent encore quarante-huit heures par semaine.

Certes, M. Christian Pineau, ministre des travaux publics et des transports, nous a dit hier, à la commission des finances, qu'en raison même du renversement de la politique suivie par le Gouvernement, c'était une autre équipe qu'il fallait placer à la direction de la Société nationale des chemins de fer français. L'équipe actuelle, nous a-t-il dit, a été celle de la reconstruction et la nouvelle équipe, en plein accord avec le Gouvernement, ne pourrait être — puisque ce sont là ses propositions — que celle qui serait chargée de la suppression de 10.000 kilomètres de voies ferrées, de comprimer les effectifs, en évinçant 50.000 cheminots, et de surexploiter ceux-ci en faisant peser sur eux la lourde menace de l'atteinte à leur statut et à leurs droits acquis.

Eh bien! Messieurs du Gouvernement, les cheminots ne vous laisseront pas poursuivre cette œuvre néfaste de destruction voulue par le plan quadriennal de coopération économique. Ils s'y opposeront avec énergie, de toutes leurs forces unies, comme ils le font maintenant dans le comité d'entente national et dans les comités locaux où, coude à coude, sans distinction de tendances et d'organisations, ils défendent leur pain et celui de leurs enfants, en luttant contre la diminution des effectifs du personnel et contre la suppression des lignes, sachant bien qu'en agissant ainsi, pour une nouvelle et véritable société nationale des chemins de fer, pour l'aboutissement de leurs revendications, ils luttent pour la défense de la paix. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Marcel David.

M. Marcel David. Monsieur le président du conseil, le parti socialiste a toujours été pour vous un soutien fidèle. Aujourd'hui, il veut bien encore vous suivre pour assurer le redressement du pays, mais il a besoin de voir sa confiance renouvelée.

Il vous a suivi dès le début, lorsque vous nous avez proposé un prélèvement de 80 milliards. Il vous a suivi lors du vote du budget difficile de 1949. Aujourd'hui vous sentez dans notre parti une résistance qui est née d'une suite de déceptions.

On assure pratiquer une politique de baisse et le Gouvernement donne l'exemple de la hausse. On a connu une récolte abondante et l'on n'en voit aucune répercussion sérieuse à la consommation. Il y a quelques exemples heureux de baisse, mais aussi des exemples nombreux de hausse. Quant aux prix des produits industriels, nous avions espéré les voir entrer en période de baisse, mais cette tendance ne s'est pas encore manifestée et ils conservent le *statu quo*.

Monsieur le président du conseil, on retrouve dans l'abondance la même inquiétude que dans la pénurie.

En ce qui concerne le budget, vous avez opéré des compressions dont vous nous assuriez en décembre qu'elles constituaient un maximum. Or, vous nous proposez aujourd'hui de nouvelles économies. Nous pouvons dès lors nous demander, sans ironie, s'il est possible d'aller plus loin ou si ces compressions n'auraient pu être opérées plus tôt.

Au sujet du blocage de 16.700 millions de francs pour les dépenses des services civils, tant ordinaires que de reconstruction et d'équipement, nous éprouvons aussi quelque inquiétude. N'est-ce pas là risquer d'accentuer le chômage que l'on commence à redouter et qui, dans certaines régions et pour certaines industries, est déjà effectif ? Les chiffres ne sont pas encore très élevés, mais en comparant la situation de la main-d'œuvre, on s'aperçoit de semaine en semaine que le nombre d'ouvriers débauchés augmente.

Nous vous avons cependant suivi jusqu'à maintenant, monsieur le président du conseil; nous voudrions continuer, mais nous arrivons à un tournant où nous vous posons cette question: « Où nous menez-vous ? ».

Nous accepterions vos projets financiers si nous avions la conviction qu'ils représentent l'effort ultime que vous demandez au pays, si nous ne craignions que, dans quelques mois, la même brèche dans vos prévisions budgétaires ne vous contraigne à un nouveau colmatage.

Monsieur le président du conseil, ce n'est pas tant la difficulté de l'effort que nous redoutons. Ce que nous redoutons, c'est que cet effort ne soit pas très utile.

Nous reconnaissons votre courage; nous rendons hommage à votre mérite. Le pays aussi vous suivait, puisque l'emprunt fut un succès. A cette heure, dans le pays, l'angoisse renaît et la confiance, un instant reconquise, risque de disparaître. Un puissant courant d'optimisme enlevait la France, il y a peu de temps, et vous répondez à cet optimisme par l'établissement d'une taxe sur un produit de base.

J'entends bien que, devant la commission des finances, M. le ministre des finances a justifié cette taxe. Il nous a dit qu'il avait cherché des recettes dont la répercussion soit la plus faible possible sur les prix de revient et sur l'ensemble de l'économie nationale. Il s'est rendu compte — nous a-t-il dit — que c'est en taxant l'essence que se produirait cette répercussion la plus faible.

Nous estimons qu'il faut éviter toute taxe dont l'incidence est certaine sur la vie économique. M. le ministre des finances dénonçait aujourd'hui, à cette tribune, la politique de facilité. Est-il bien sûr de n'avoir pas cédé lui-même à cette politique ?

M. Vincent Badie. Vous êtes plus dur que M. Paul Reynaud.

M. Marcel David. Je suis plus net que méchant (*Sourires.*)

Que M. le ministre des finances ne croie pas que nous cédions à la campagne d'agitation menée dans le pays à propos de la taxe sur l'essence. J'entends bien que cette campagne n'est pas seulement inspirée par des motifs économiques; elle est trop bien orchestrée pour qu'on n'y reconnaisse pas des intentions politiques.

C'est toute votre politique, monsieur le président du conseil, toute la politique suivie depuis la libération qui est visée à propos d'un fait particulier, et cette agitation ajoute à notre inquiétude.

La S. N. C. F. est mise en cause aujourd'hui. Sera-ce demain, si l'on vous suit à propos d'un nouveau colmatage, le tour de Gaz de France, ou d'Electricité de France ?

Nous voudrions défendre en plein accord avec vous des conquêtes économiques qui sont, quoi qu'on dise, profitables à la nation.

Nous voulons bien, avec vous, mettre de l'ordre dans la maison, mais nous voulons rester dans cette maison.

Nous savons que des réformes s'imposent, que dans la hâte de l'improvisation il y eut des défaillances qu'il faut corriger, mais ces conquêtes, nous voulons les conserver et nous les défendrons.

M. Jean Deshore. D'accord.

M. Marcel David. C'est pourquoi, tout en applaudissant aux solutions proposées par M. le ministre des travaux publics et des transports, nous veillerons à sauver l'essentiel.

Monsieur le président du conseil, vous nous avez entraînés jusqu'ici, nous, les membres de votre majorité, sur un chemin très difficile. Nous vous suivrons encore; mais, pour défendre ces conquêtes, il faut ménager les nerfs du pays et je crois qu'il faut envisager les problèmes économiques d'une façon nouvelle, plus énergique et plus décidée.

Nous voulons bien vous suivre encore, mais je vous en prie, il faut savoir nous dire où l'on va et aujourd'hui, à propos des projets financiers, nous vous disons: réfléchissez encore, nous ne pouvons aller plus loin.

M. le président. La parole est à M. Ramarony.

M. Jules Ramarony. Monsieur le président du conseil, au nom de mes amis, qui se préoccupent des mesures proposées par le Gouvernement, j'aurais pu reprendre une partie du discours que vient de prononcer M. Marcel David au nom du groupe socialiste; nous voulons savoir — c'est me semble-t-il la question essentielle dans ce débat — si ces mesures permettront de résoudre les difficultés économiques et financières en présence desquelles nous nous trouvons.

Le Gouvernement a besoin de 83 milliards. La manière dont il précise ce chiffre nous cause déjà certaines inquiétudes. Le projet nous informe, en effet, que nous avons besoin de 35 milliards de francs pour l'Indochine, de 7 milliards et demi de francs pour les fonctionnaires et de 21 milliards et demi de francs pour la S. N. C. F.

Nous sommes surpris qu'il faille d'abord augmenter de 35 milliards de francs le budget militaire pour, ensuite, réduire ce même budget de 18 milliards de francs, car c'est bien ainsi que le projet se présente.

M. le ministre des finances a précisé que le Gouvernement ne veut pas d'inflation et qu'il veut stabiliser la monnaie. Il entend s'opposer à une politique de facilité, réaliser certaines économies et demander, par ailleurs, un nouvel effort au pays.

Certes, pas plus que le Gouvernement, nous ne voulons d'inflation.

Nous vous sommes reconnaissants d'avoir, depuis une année, travaillé à la stabilisation monétaire du pays. Nous vous sommes reconnaissants du fait que le franc a pris, dans le monde, depuis quelques mois, une valeur qu'il n'avait pas avant votre arrivée au pouvoir.

C'est dire que celui qui est à cette tribune et que ceux au nom desquels il parle, savent reconnaître vos mérites.

Actuellement, cependant, deux considérations me paraissent dominer le débat.

D'une part, ne l'oublions pas, le nouvel effort qui va être demandé au pays succède à l'impôt de solidarité nationale, au prélèvement Mayer, au cinquième quart aux impôts votés en janvier dernier et à un emprunt qui a réussi, ce dont il faut féliciter M. le ministre des finances et des affaires économiques, lequel a su émettre un emprunt librement consenti, alors qu'il était question, à un moment donné, d'un emprunt forcé.

Une autre considération est à souligner. Vos projets financiers interviennent à un moment où une crise économique grave frappe l'agriculture, le commerce, l'industrie, à un moment où les prix sont en baisse et où toutes les branches de l'activité du pays sont en difficulté.

Les mesures que vous proposez sont-elles de nature, je vous le demande, sinon à résoudre définitivement les difficultés financières et économiques, à constituer un commencement, sont-elles l'annonce d'une solution ?

Tel est le problème que, très brièvement, je voudrais examiner devant vous.

On ne peut pas, selon nous, demander au pays un nouveau sacrifice.

M. le ministre des finances limite à 6 p. 100 la répercussion de l'augmentation de l'essence sur le prix des marchandises...

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Non, sur les tarifs de transport, ce qui n'est la même chose.

M. Jules Ramarony. Soit.

Mais, pratiquement, 6 p. 100 d'augmentation sur le prix des transports correspond à une majoration d'au moins 6 p. 100 du prix des marchandises.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Vous avez de singulières méthodes de calcul. (*Sourires.*)

M. Jules Ramarony. Le pays supporterait difficilement un tel relèvement, qui équivaudrait à une majoration des impôts indirects et, fatalement, du coût de la vie avec toutes ses répercussions sociales.

Peut-on affirmer, d'ailleurs, que, dans les mois qui vont suivre, les rentrées fiscales seront conformes aux prévisions budgétaires?

Je sais que M. le ministre des finances a déclaré que, jusqu'à ce jour, les rentrées fiscales sont demeurées conformes aux prévisions. Mais n'a-t-on pas, déjà, prélevé la taxe à la production sur tous les stocks et ne pensez-vous pas que la crise économique se fera sentir sur les rentrées ultérieures?

Qu'a-t-on prévu pour remédier à cette difficulté nouvelle?

Aujourd'hui, des mesures comme celles que l'on nous propose ne peuvent pas améliorer la situation économique. Nous sommes à un moment où l'impôt tue l'impôt et où le fisc travaille contre le pays.

Il y a une autre politique à faire et, au fond, c'est celle à laquelle pense M. le président du conseil. C'est aussi, probablement, celle à laquelle pense M. le ministre des finances.

Les économies et les possibilités d'emprunt doivent être la base de la politique financière du Gouvernement.

Un abaissement sensible et spectaculaire de toutes les formes d'imposition stimulerait notre économie, développerait nos échanges et créerait un climat favorable au crédit de l'Etat.

Les économies doivent être de tous ordres. C'est sur ce point que le Gouvernement doit faire l'effort nécessaire.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Ne pensez-vous pas, monsieur Ramarony, que 35 milliards d'économie représentent un effort sérieux?

M. Jules Ramarony. Nous savons que le projet qui nous est soumis comporte 18 milliards d'économies sur les crédits de la défense nationale...

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Et 16 milliards sur le secteur civil.

M. Jules Ramarony. Et 16 milliards et demi sur le secteur civil.

Nous voudrions, sur ce point, monsieur le ministre des finances, que vous nous disiez pourquoi il a fallu, tout d'abord, dans le projet actuel, augmenter de 35 milliards les dépenses militaires, en plus des 17 milliards prévus pour l'Indochine.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Non!

M. Jules Ramarony. C'est un apaisement que nous vous demandons et vous prions de croire que, sur ce point surtout, nous ne vous critiquons pas. Comment ces 18 milliards d'économies pourront-ils être réalisés sur le budget de la défense nationale, ainsi que sur le secteur civil ?

Nous n'oublions pas, en effet, qu'un tiers de l'activité industrielle française dépend de l'Etat: électricité, gaz, chemins de fer, houillères, assurances.

Nous répéterons sans nous lasser que nous demandons la réorganisation du secteur nationalisé qui vit aujourd'hui sur le secteur privé et qui l'étouffe.

Je me permets de vous rappeler, monsieur le président du conseil, qu'en décembre dernier, nous avions formulé la même revendication. Vous avez alors pris l'engagement de déposer sur le bureau de l'Assemblée nationale un projet de réorganisation des industries nationalisées. Je vous rends cet hommage que, conformément à votre promesse, vous avez déposé ce projet avant le 31 décembre.

Nous voudrions vous entendre dire que, ce projet étant déposé, le Gouvernement en demandera la discussion d'urgence.

M. le président du conseil. Me permettez-vous de vous répondre d'un mot, monsieur Ramarony ?

M. Jules Ramarony. Bien volontiers.

M. le président du conseil. Monsieur Ramarony, nous ne sommes pas maîtres de l'ordre du jour des commissions, mais à la conférence des présidents, le Gouvernement a fait connaître son désir de voir discuter, en première urgence, ses projets sur les sociétés nationalisées.

M. Jules Ramarony. Monsieur le président, nous prenons acte de votre déclaration.

Nous sommes particulièrement heureux à la pensée que le Gouvernement va s'efforcer de faire inscrire ces projets sur la liste de nos travaux et qu'il parviendra, soit en demandant la procédure d'urgence, soit en proposant l'inscription à l'ordre du jour, à faire voter des dispositions qui nous paraissent essentielles.

Nous demandons, par ailleurs, l'utilisation de nos ressources en or et en devises pour gager notre monnaie et rendre la balance des comptes créditrice. Ce n'est pas en prélevant 36 p. 100, c'est le régime actuel, ou 25 p. 100, si les projets sont adoptés, sur nos avoirs à l'étranger, que l'on facilitera leur retour en France.

Ce n'est pas en multipliant les avertissements pour insuffisance d'évaluation de l'impôt de solidarité que l'on rétablira la confiance, que l'on ramènera des capitaux dans une circulation productive et que l'on encouragera l'épargne.

Les économies, une amnistie fiscale compréhensive et rationnelle doivent permettre à l'Etat de lancer des emprunts et à la Banque de France de récupérer des avoirs clandestins et cet or que des Français détiennent et dont l'Etat a tellement besoin.

Et j'ai là le sentiment de traduire la conviction intime de M. le ministre des finances. Il me semble que ce sont bien les mesures qui ont sa préférence et que c'est bien là la politique qu'il voudrait voir triompher demain.

Faites donc cette politique qui est la vôtre. Il n'en est pas d'autre qui permette le relèvement financier du pays.

Telles sont les mesures que nous proposons et qui rallient l'accord de l'ensemble des techniciens de la finance. Je me demande même si les membres du parti socialiste ne sont pas d'accord avec nous, sur le plan technique, et si, au fond d'eux-mêmes, ils ne se rendent pas compte que c'est cette politique et elle seule qui conduira à la solution.

Quant à la majorité actuelle — je le demande à tous ceux qui soutiennent le Gouvernement — est-elle convaincue que les mesures qu'on nous propose constituent la solution du problème économique et financier actuel ?

Je n'ai pas le sentiment que la réponse puisse être affirmative.

C'est la raison pour laquelle, monsieur le président du conseil, nous vous demandons instamment de faire triompher cette politique, votre politique, celle de M. le ministre des finances.

De cette manière, et de cette manière seulement, on pourra relever les finances du pays et redonner à la France la prospérité et la confiance. (*Applaudissements sur certains bancs à droite.*)

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Vous avez un excellent moyen d'y parvenir: c'est de voter nos projets. (*Sourires.*)

M. Jules Ramarony. Nous attendons les déclarations de M. le président du conseil et de M. le ministre des finances.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Je les ai faites.

M. Jules Ramarony. Si M. le ministre des finances nous déclare qu'il va mener la politique dont j'ai précisé les grandes lignes..

M. le rapporteur général. Les très grandes lignes! (*Sourires.*)

M. Jules Ramarony. ...il est probable alors que nos amis lui accorderont leur suffrage. (*Applaudissements à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Laniel.

M. Joseph Laniel. Mesdames, messieurs, il peut paraître vain, à propos d'un débat comme celui-ci, de reparler du passé et de se livrer à des considérations historiques.

Si je me vois contraint de rappeler les erreurs graves qui ont été commises et qu'avec mes amis, les républicains de la liberté, nous avons combattues, ce n'est pas, croyez-le bien, pour en tirer quelque profit électoral. Il s'agit des intérêts supérieurs du pays. Mais ces erreurs deviendraient irréparables si l'on se refusait même à les reconnaître.

Ce fut une erreur, au lendemain de la Libération, alors qu'il était avéré que l'Etat allait se trouver, du fait même de ses fonctions normales, en présence de difficultés financières immenses, que de lui en attribuer sans cesse de nouvelles, qui devaient dépasser ses forces.

Ce fut une erreur, s'agissant de mettre au service de la nation certaines industries de base et, pour cela, d'accroître les pouvoirs de contrôle et d'orientation de l'Etat, ce qui était alors reconnu nécessaire, de procéder, sous la forme la plus étatique et la moins raisonnable, à ces nationalisations dont il était facile de prévoir les résultats financiers.

Comment les transferts de propriété réalisés d'autorité au détriment d'innombrables actionnaires n'auraient-ils pu porter un coup terrible au crédit de l'Etat ? Comment les transferts de gestion de ces entreprises, des mains des hommes d'expérience qui les conduisaient, en celles de fonctionnaires, si distingués soient-ils, pouvaient-ils conduire à autre chose qu'au déficit que nous constatons aujourd'hui ?

Ce fut une erreur, enfin, de créer, sous la forme où ce fut fait, ces innombrables organismes dotés de l'autonomie financière et dont les dépenses venaient s'ajouter à celles, déjà très lourdes, de l'Etat, avec lequel ils partagent le pouvoir de percevoir des impôts.

Vous savez ce que coûte, ainsi conçu, le plus lourd de ces organismes générateurs de parafiscalité, la sécurité sociale.

Bien des fois, mes chers collègues, je suis venu à cette tribune vous dire mes inquiétudes et vous prédire ce qui, hélas! est arrivé. Mais les projets financiers plus ou moins exceptionnels et successifs que l'on vous présentait me répondaient, en quelque sorte, implicitement ceci: Ne soyez pas si pessimiste; l'Etat dépense beaucoup, mais l'inflation peut payer beaucoup. L'inflation fait monter les prix, les prix font monter les salaires, c'est vrai; mais nous avons le moyen d'arrêter cela; nous avons la fiscalité, dont les ressources sont innombrables et variées. Après des ponctions, nous ferons des prélèvements et s'il reste encore un surcroît de pouvoir d'achat aux particuliers, eh bien! nous l'épongerons.

Et l'on repartait du pied gauche.

Combien de fois ai-je pensé, considérant ce spectacle, à ce candidat au suicide qui, tombant du sixième étage, se disait à la hauteur de chaque balcon: Pourvu que cela dure! (*Sourires.*)

Cela a duré un certain temps. A la manière d'un engrenage dont les pignons se commandent les uns les autres, la hausse des prix, la hausse des salaires, le gonflement de l'inflation et celui des fiscalités tournaient à un rythme de plus en plus accéléré.

Mais la hausse des prix avait deux causes distinctes. Il y avait, en quelque sorte, dans cette montée, la contre-partie de la dépréciation monétaire, mais il y avait aussi les conséquences de la pénurie de nombreux produits, notamment de produits alimentaires.

Brusquement, un fait nouveau est intervenu: une récolte s'est présentée dépassant toutes les prévisions.

Le phénomène est mondial. Un climat nouveau apparaît et, dans l'engrenage qui animait la machine, le pignon des prix débraye.

Rendons-en grâce au ciel, mesdames, messieurs, et n'oublions pas non plus dans notre reconnaissance nos paysans qui, avant que le ciel ne vînt les aider, avaient déjà songé à s'aider eux-mêmes. (*Très bien! très bien sur divers bancs.*)

C'est à ce moment de la course que vous êtes apparus, monsieur le président du conseil et monsieur le ministre des finances.

A vous aussi, je rendrai grâce. Vous avez compris la situation nouvelle qui se présentait. Vous avez montré que vous aviez compris...

M. Pierre André. A peu près!

M. Joseph Laniel. ...constatant que les prix ne poursuivaient plus leur marche ascentionnelle, qu'il fallait aussi dire: halte! à la fiscalité. Vous l'avez dit, mais nous en sommes toujours là...

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Je l'ai fait aussi.

M. Joseph Laniel. Et jusqu'à présent, pour cela, nous vous avons approuvés.

Mais ici, à propos de ce projet, il s'agit de nous mettre bien d'accord sur la politique économique et financière que, dans vos actes, vous entendez suivre désormais. Il s'agit de nous mettre bien d'accord aussi sur quelques idées simples et sur le sens de certains mots parfois improprement employés.

Et d'abord le diagnostic du mal. Selon nous, le pays souffre, d'abord et avant tout, dans la situation actuelle, d'hypertension fiscale. Les exigences du fisc sont trop lourdes parce que les dépenses de l'Etat sont excessives. Il est au-dessus des forces des contribuables et des épargnants réunis d'y faire face.

Etes-vous fermement décidé à procéder aux réformes réelles et profondes qui s'imposent ?

M. le rapporteur général. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur Laniel ?

M. Joseph Laniel. Volontiers.

M. le rapporteur général. Je vous écoute avec beaucoup d'attention, mais je remarque que déjà plusieurs orateurs ont beaucoup parlé de la fiscalité de l'Etat. Je crois que, pour être juste, il ne faut pas parler uniquement de la fiscalité de l'Etat dont j'ai déjà dit qu'elle était excessive.

M. Joseph Laniel. Attendez! Je n'ai pas tout dit.

M. le rapporteur général. Vous m'avez donné la permission de vous interrompre. Si vous ne le voulez plus, je vais renoncer à la parole.

Il y a cette année, particulièrement en ce moment où les avertissements commencent à être distribués, pour les patentes et la contribution personnelle et mobilière, une fiscalité locale, puisque ces impôts sont établis en fonction des centimes additionnels.

Certaines municipalités nouvelles, élues, paraît-il, pour protester contre la stérilité des vieux partis, ont montré une virilité assez particulière dans la fixation du nombre des centimes additionnels.

M. Jacques Chaban-Delmas. Voulez-vous me permettre un mot, monsieur le rapporteur général ?

M. Vincent Badie. En effet, ces paroles sont inadmissibles.

M. le président. N'engageons pas un débat nouveau.

M. le rapporteur général. C'est ainsi que, dans une région que je connais bien, les contribuables reçoivent actuellement des avertissements, pour la patente et la contribution mobilière, dont le montant est, du fait des centimes additionnels et non point du fait de l'Etat, majoré de plus de 50 p. 100 par rapport à l'année dernière.

Il y a donc sans doute des besoins de l'Etat, mais il y a aussi des besoins des collectivités locales. Il faut être juste et ne pas reprocher uniquement à l'Etat une responsabilité fiscale que d'autres partagent avec lui. (*Exclamations sur quelques bancs à gauche.*)

M. Vincent Barie. Votre raisonnement est complètement faux! Vous savez bien que dans les communes, nous sommes obligés de supporter les incidences des augmentations décidées par l'Etat.

M. Joseph Laniel. En effet, les besoins des collectivités locales, vous le savez, sont souvent commandés par ceux de l'Etat.

Etes-vous fermement décidé, monsieur le ministre des finances, à procéder aux réformes qui s'imposent ? Selon nous, ce ne sont pas les administrations traditionnelles de l'Etat qui méritent le reproche de prodigalité, mais tous ces services nés, depuis la guerre, de l'extension des fonctions attribuées à l'Etat et que celui-ci n'est pas qualifié pour mener à bien.

Etes-vous disposé à prescrire que les économies soient réalisées par suppression de services entiers et par renoncement de l'Etat à certaines fonctions plutôt que de faire des économies uniformément réparties entre les services existants ?

Le pays, d'autre part, est écrasé par le poids de l'exploitation déficitaire des industries nationalisées. Cela est d'autant plus grave que l'Etat a le monopole de la production des produits de base qui entrent dans la composition de tous les prix de revient de l'industrie et de l'agriculture.

L'Etat-patron a fait faillite. Et il n'y a pas que les libéraux pour le reconnaître.

Je ne fais pas seulement allusion à son incapacité d'obtenir un rendement industriel normal de ses entreprises, il s'est montré également inapte à prévoir et à supputer l'avenir, ce qui est aussi l'essentiel de la tâche patronale.

M. le ministre des transports nous en a fait l'autre jour la démonstration, à la commission des finances, en nous montrant comment, après la libération, il avait été procédé à la réorganisation de la Société nationale des chemins de fer français, sans tenir compte de l'évolution probable des transports routiers et des transports aériens.

Comment ne pas être anxieux à l'égard des dépenses engagées ou restant à engager dans tant de domaines dont le plan Monnet prétendait fixer le destin ?

Voulez-vous maintenant, monsieur le président du conseil, que nous nous mettions d'accord sur le sens de certains termes ?

M. le ministre des finances a condamné, une fois de plus, cet après-midi, l'inflation. C'est une condamnation qu'avec lui nous avons depuis longtemps prononcée. Mais, entendons-nous bien. L'inflation funeste, ce sont les billets que crée l'Etat pour parfaire ses payements lorsque ses dépenses improductives dépassent le montant qu'il lui est possible d'attendre des contribuables et des épargnants réunis. Mais la création de billets et de monnaie scripturale, qui a pour but de financer les opérations d'escompte et l'activité des affaires, ne constitue en rien de l'inflation. Le crédit est un moyen indispensable de relèvement, surtout pour un pays qui a beaucoup souffert et qui veut travailler à se relever.

Certes, je comprends les préoccupations de M. le ministre des finances...

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur Laniel ?

M. Joseph Laniel. Volontiers, monsieur le ministre.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Je veux simplement préciser que sur les 77 milliards de billets créés depuis le 1er janvier, 66 étaient à destination du secteur privé.

Il n'y a rien donc rien d'anormal à ce que 60 milliards de francs de circulation scripturale aient disparu. Ainsi, il y a eu une inflation monétaire de 6 milliards de francs seulement en cinq mois.

M. Joseph Laniel. Il nous reste à souhaiter que vous restiez dans cette ligne de conduite.

Je comprends vos préoccupations, monsieur le ministre. Il y a en effet une discrimination à faire entre les demandeurs de crédit. C'est une tâche délicate qui était autrefois impartie aux banquiers privés.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Et qui continue à l'être.

M. Joseph Laniel. Je demande que l'Etat banquier s'acquitte le moins mal possible d'une tâche qui, selon nous, n'est pas la sienne.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Monsieur Laniel, il ne faut pas créer une légende. Ce sont toujours les banquiers qui font cette discrimination entre les demandeurs de crédit. Ils la font quelquefois sans discernement...

M. Pierre André. Je m'inscris en faux contre cette affirmation.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. ...mais l'Etat n'en prend pas la responsabilité.

M. Joseph Laniel. Quand le banquier privé devient fonctionnaire, il change complètement d'état d'esprit et de manière de faire. Il n'a plus qu'à obéir aux ordres.

Il est un autre terme sur le sens duquel il faut nous entendre, c'est celui de déflation.

Si vous voulez parler de la déflation des dépenses publiques, de la déflation budgétaire ou fiscale, c'est la déflation que nous réclamons depuis longtemps.

Mais, si vous parlez de la déflation économique, cela veut dire le ralentissement des affaires, la baisse de la production,

qui engendre le chômage. La déflation qui a pour cause profonde le laminage, par l'inflation et la fiscalité, du pouvoir d'achat de tous les revenus et de tous les salaires, celle-là serait le plus grave fléau qui pourrait s'abattre présentement sur nous.

C'est cette déflation qui engendre ce qu'on appelle dans le monde des affaires la « crise ».

Actuellement, y a-t-il ou n'y a-t-il pas crise ? A cette question, je crois que bien peu de commerçants répondraient par la négative. Mais il est naturel qu'au sein du Gouvernement les avis soient partagés. Quand le trafic des transports baisse, le ministre des travaux publics et des transports s'en aperçoit sur-le-champ, tandis que le ministre des finances et des affaires économiques ne s'aperçoit que plus tardivement de la baisse de rendement des taxes assises sur le chiffre d'affaires.

Pour ma part, je ne crois pas au développement de cette crise, et il faudrait que notre politique fût bien imprévoyante et bien mal conduite pour qu'elle se développât dans un pays qui est à reconstruire et dont les besoins en utilités économiques de toutes sortes restent immenses.

Voilà, monsieur le président du conseil, quelques-unes des réflexions et des idées que je voulais vous soumettre. Nous pensons, nous aussi, les républicains de la liberté, comme nos amis les républicains indépendants, qu'il s'agit aujourd'hui de bien autre chose que du prix de l'essence.

Ceux d'entre nous qui vous ont soutenu jusqu'à ce jour ne le regrettent certes pas, parce que vous nous avez montré que l'expérience est encore en politique la base la meilleure de la technicité.

Mais nous avons la conviction, nous aussi, que nous nous trouvons à un carrefour sur la route du redressement et qu'il s'agit de choisir la bonne direction.

J'ai le ferme espoir que vous allez nous la proposer, mais vous comprendrez aussi certainement que les républicains de la liberté ne pourraient accepter de suivre une autre voie que celle au terme de laquelle ils ont toujours aperçu le salut du pays. (*Applaudissements à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Daladier.

M. Edouard Daladier. Mesdames, messieurs, comme chaque année depuis quelque temps, le printemps nous ramène un nouveau projet financier.

Celui-ci ne prévoit que 83 milliards de francs destinés à combler le déficit. Mais il a été précédé, si j'ose dire, de plusieurs éditions, et nous avons connu des textes où l'on faisait allusion à un déficit beaucoup plus considérable, de 120 et même de 150 milliards de francs.

Cependant, même si nous retenions ces derniers chiffres, nous constaterions qu'ils correspondent après tout au déficit du budget de 1913 qui s'élevait à 700 millions de francs, alors qu'on n'avait à faire face, comme dépenses extraordinaires, qu'aux seules dépenses militaires du Maroc.

Aujourd'hui, au contraire, le pays accomplit un effort énorme de reconsruction et d'investissement.

Le déficit dont je parle, s'il ne s'aggrave pas, n'est donc pas de nature à justifier le pessimisme et encore moins le désespoir, puisque après tout il ne représente que 6 p. 100 des charges publiques de la nation.

Mais la question est de savoir si la crise de mévente va s'aggraver. Dans ce cas, nous nous trouverions avant longtemps en présence de difficultés considérables.

Au fond, ce qui fait la gravité réelle de la situation présente, c'est beaucoup moins la grandeur des chiffres auxquels je viens de faire allusion que cette rupture du circuit des échanges entre les villes et les campagnes qui, si elle venait à s'accentuer, risquerait de compromettre gravement tout relèvement national.

Eh bien! lorsque j'examine ces projets, je me demande si les mesures proposées sont de nature à rétablir ce circuit, à accroître ces échanges, à les rendre plus faciles.

Le Gouvernement nous propose des économies, et cet effort est méritoire. Il nous propose des allégements fiscaux qui n'intéressent guère, je crois, que quelques grandes entreprises qui travaillent pour l'exportation. Il nous propose enfin des ressources nouvelles.

Je ne crois pas m'avancer beaucoup en disant qu'au terme de cette discussion générale il est vraisemblable que le Gouvernement nous demandera une deuxième lecture de son projet. Si je fais allusion à cette méthode, c'est pour expliquer que je m'en tiendrai ce soir à quelques points essentiels: le déficit de la Société nationale des chemins de fer français et des entreprises nationalisées, les crédits militaires et, surtout, les crédits supplémentaires pour l'Indochine dont on a pris prétexte pour justifier la création de ressources fiscales nouvelles.

Mesdames, messieurs, sur la S. N. C. F. tout a été dit. Il suffit, d'ailleurs, de lire le remarquable rapport de M. Barangé pour posséder tous les éléments du problème. Je n'insisterai donc pas, d'autant plus que de nombreux orateurs sont intervenus sur la situation particulière de cette société nationale.

Pour ma part, je crois qu'une sévérité excessive risquerait d'être injuste. Cette société nationale a une valeur technique universellement reconnue, ...

M. Vincent Badie. Très bien!

M. Edouard Daladier. ...elle a exécuté de grands travaux, absolument remarquables, et fourni un très bel effort de reconstruction. Malheureusement, elle se trouve, non seulement cette année, mais depuis très longtemps, en déficit, un déficit dont on peut dire qu'il est devenu chronique et permanent. C'est ainsi qu'on le chiffre pour cette année à 20 milliards, chiffre beaucoup trop modeste. En réalité, on devrait s'estimer satisfait s'il ne dépassait pas 40 milliards.

Or, il faut aussi reconnaître que si l'on totalise les crédits consentis à la S.N.C.F. pour cette année, le total s'élève à 130 milliards dont 60, la démonstration en a été faite au Conseil de la République, ne sont que des subventions déguisées ou des sommes destinées à couvrir un déficit d'exploitation.

Je n'insisterai pas sur les causes du mal, on les a énumérées longuement à la tribune; mais je voudrais essayer de rechercher quels sont les remèdes qu'on pourrait y apporter.

Une hausse des tarifs ? Personne n'y songe, car elle aurait pour résultat d'accroître encore le déficit permanent de l'exploitation.

Lutter contre la route, l'automobile, et peut-être demain contre l'aviation civile ? La méthode ne serait pas profitable aux intérêts véritables du pays. (*Très bien! très bien! sur certains bancs à gauche et à droite.*)

Après tout, les moyens de transports doivent être au service de la nation, au service de la production française et non par la nation au service d'un moyen de transport quel qu'il soit. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche et à droite.*)

Vous voulez aggraver le prix de l'essence et peut-être y a-t-il l'idée que, par cette élévation de prix, on arriverait à réduire le déficit des chemins de fer en augmentant les charges d'exploitation des transports routiers. Admettons que cela se réalise. Croyez-vous que vous aurez servi la production française que vous aurez ranimé ce circuit des échanges dont je parlais tout à l'heure, ce qui est une nécessité impérieuse ?

Vous porterez, au contraire, un coup brutal à des transports qui pénètrent aujourd'hui jusqu'au fond de nos campagnes et qui ont rendu la vie à beaucoup de villages déshérités.

Je préférerais qu'on voulût bien reconnaître que le problème des transports a évolué singulièrement depuis un demi-siècle. Depuis le temps où le rail pouvait, en effet, prétendre avec raison répondre à toutes les nécessités des transports nationaux, une évolution s'est produite et il ne sera au pouvoir de personne de l'arrêter. Si les diligences avaient été nationalisées, il y a quatre-vingts ans, on n'aurait pas pu empêcher cependant l'établissement d'un réseau ferré. Il en sera de même aujourd'hui et je préférerais qu'au lieu d'organiser cette sorte de lutte, cette bataille entre des moyens de transport différents, on essayât, au contraire, de les concilier et de les coordonner.

M. Louis Bour. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur Daladier ?

M. Edouard Daladier. Volontiers.

M. Louis Bour. Je tiens à rappeler quelle est, dans l'état actuel des choses, la répartition des différents modes de transport.

En matière de transports de marchandises et d'après les chiffres les plus récents, les transports par fer représentent 70 p. 100 du tonnage total transporté; par la route, y compris les transports privés, 20 p. 100; par les voies navigables, 9 p. 100 et par air, 1 p. 100 à peine.

C'est dire que, malgré l'évolution des modes de transport, et tout le monde est d'accord pour le reconnaître, les transports par fer représentent, encore et malgré tout, la grande masse des transports français. (*Très bien! très bien! à l'extrême gauche et sur divers bancs.*)

M. Emmanuel Temple. Et puis après ?

M. Marc Dupuy. C'est évident.

M. Edouard Daladier. Nous sommes d'accord, mon cher collègue, mais votre précision ne constitue pas une objection à mon raisonnement.

Je dis que l'évolution se produit et qu'elle doit nous conduire à envisager une coordination, une harmonisation entre les différents moyens de transport. Des expériences ont d'ailleurs été tentées; des efforts paraissant très heureux ont été accomplis dans certains départements — dans le Loiret notamment — pour coordonner le rail et la route.

Il ne faudrait pas, non plus, sous prétexte de sauver à tout prix la S. N. C. F. dans sa forme actuelle, rendre précaire un effort fourni par des agriculteurs qui ont créé à leurs frais des terrains d'aviation et qui, au début de ce printemps, ont eux-mêmes fait exporter leurs fruits et leurs primeurs en Angleterre et en Belgique, par la voie aérienne.

Notre aviation civile, je le dis sans esprit de critique, n'est pas adaptée aujourd'hui à tous les besoins de la production française.

M. Louis Bour. Elle est appelée à un très grand développement.

M. Edouard Daladier. Il ne faut rien faire pour l'arrêter; au contraire, il faut le faciliter.

M. Louis Bour. D'accord.

M. Edouard Daladier. Par conséquent, tant que se prolongera la bataille entre les différents modes de transports, elle nuira à l'activité de notre pays. Je voudrais bien qu'on essayât d'entrer dans la voie de la coordination qui, je le répète, a fait dans certains département des progrès considérables.

Mais il faudrait aussi s'attaquer à un mal que j'appellerai volontiers le gigantisme des organismes centraux.

Lorsque furent nationalisés les chemins de fer ce fut une erreur, à mon sens, que de créer cette immense direction générale, cette vaste direction centrale dont les effectifs bureaucratiques n'ont fait que croître avec le temps et nuire à l'autonomie, à la libre activité des directions régionales que l'on aurait dû maintenir avec leur autorité, au lieu de les paralyser au profit d'un centre hypertrophique, et qui, dans le déficit des chemins de fer, a joué un rôle particulièrement néfaste.

Je voudrais enfin qu'à la Société nationale des chemins de fer, comme dans toutes les entreprises nationalisées, on se rendît compte qu'au dessus des querelles d'écoles et des doctrines politiques, une loi est souveraine, ou, en tout cas, devrait l'être: la loi du prix de revient. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche, au centre et à droite.*)

Nous devons appliquer cette loi à toutes les entreprises nationalisées. Si cela était fait, je suis persuadé que s'atténuerait le mécontentement certain de l'opinion, tout particulièrement des classes moyennes du pays, qui protestent contre les abus des nationalisations, sans en contester le principe.

C'est sur ce point, mesdames, messieurs, que, à mon avis, le Gouvernement devrait nous apporter des précisions et, plus encore que des précisions verbales, des actes énergiques et précis.

Je voudrais maintenant, en quelques mots, examiner si la situation en Indochine justifie l'argumentation qui a été développée à la tribune, cet après-midi, notamment par M. le ministre des finances.

Au fond, quelles sont les dépenses de l'Indochine, dépenses que nous appellerons normales, depuis deux ou trois années ? Elles s'élèvent à 85 milliards par an. On nous demande d'y ajouter cette année 17 milliards, soit un total de dépenses militaires de 100 milliards de francs pour un corps expéditionnaire de 120.000 hommes, dont la moitié à peu près seulement sont des Européens. Les 15.000 hommes de l'aviation et de la marine sont équipés et entretenus sur les budgets propres de la marine et de l'air.

Eh bien, je dirai que, là aussi, une remise en ordre s'impose.

Si j'en crois le rapport de ceux de nos collègues qui sont allés examiner sur place la situation militaire, il est certain qu'il y a beaucoup trop d'effectifs dans les services et que la proportion des emplois militaires, notamment dans les grandes villes, est beaucoup trop grandes aux dépens du nombre de militaires qui se battent dans la brousse.

Avant de parler de nombreux renforts et de nombreux crédits, il serait donc temps de procéder aussi à cette mise en ordre. *Applaudissements sur certains bancs à gauche et au centre.*)

De quoi a surtout besoin ce corps expéditionnaire ? Il a surtout besoin d'avions, seraient-ils démodés, et d'un type peu moderne. Il a besoin d'une aviation, ne serait-elle accrue que de quelques douzaines de Dakota. Il a besoin surtout d'avions de transport qui lui sont nécessaires pour vivre et pour combattre. C'est sur ce point, bien plus que sur le renforcement des effectifs terrestres, qu'il faudra faire porter notre effort.

La situation, dans ce pays, semble se consolider lentement. On a fait beaucoup de bruit à propos de prétendues troupes communistes qui auraient envahi la frontière de l'Indochine. Mais il a fallu se rendre compte qu'il s'agissait tout simplement de pirates chinois qui, conformément à une vieille tradition, venaient piller les pays du nord du Tonkin.

En réalité d'ailleurs, les événements de Chine m'apparaissent plutôt comme une très grande révolution agraire que comme une révolution politique.

A cet égard, il me semble que la France s'honorerait en inspirant au gouvernement du Viet-Nam une réforme agraire profonde. En effet, si le sol du Tonkin est morcelé, peut-être trop morcelé, par contre la Cochinchine ne comprend que 350.000 propriétaires ruraux sur une population rurale de quatre millions d'habitants. On peut donc dire qu'en Cochinchine, deux familles sur trois ne possèdent pas de terre. Si une réforme agraire sérieuse y était opérée, il en résulterait très vite un état d'esprit favorable à la pacification du Viet-Nam. Peut-être dans les rizières se manifesterait ce sentiment de confiance qui s'affirme dans les régions industrielles du Tonkin, où la production a sans cesse cru depuis quelques mois, où les effectifs de la main-d'œuvre qui viennent travailler à l'abri de la protection française se sont accrus, ces derniers mois, de 30 p. 100 dans les seules cimenteries de Haïphong.

Par conséquent, il s'agit beaucoup moins d'entreprendre là-bas de grandes opérations militaires, que d'adopter une politique clairvoyante qui réponde aux aspirations sociales du pays.

Quant aux crédits militaires eux-mêmes, je n'insisterai pas. Les crédits supplémentaires qu'on prévoyait ont disparu du rapport de la commission. Cela vaut mieux, sans doute, car il est vraiment singulier de voter tous les trois mois, et le plus souvent à propos de lois fiscales, des crédits militaires, au lieu d'entamer enfin la discussion des lois d'organisation, les seules qui permettraient une réforme sérieuse. (*Très bien! très bien! sur certains bancs à gauche.*)

Si la politique européenne nous révèle de nombreuses incertitudes, s'il est possible qu'un jour ou l'autre le problème de l'Allemagne retrouve sa gravité, nous sommes, malgré tout, assurés d'une période de paix, au moins pour quelques années, ce qui nous permet d'envisager avec calme la réorganisation de nos forces militaires.

A cet égard, il y aurait lieu d'insister sur la politique nécessaire des prototypes et sur un programme d'armement qui devrait passer au premier plan de nos préoccupations.

Je m'écarte beaucoup, semble-t-il, des sujets qui ont été abordés aujourd'hui; j'ai cru bon tout de même d'émettre ces idées que je crois valables et qui, en tout cas, me paraissent mériter l'examen et la discussion.

En terminant, je dirai que les allégements fiscaux, si intéressants soient-ils, que contient le projet du Gouvernement ne me paraissent pas répondre, du moins entièrement, aux buts que j'ai définis tout à l'heure. Quels allégements, quels aménagements apporte-t-on, en effet, au décret portant réforme fiscale du 9 janvier 1949 qui soulève déjà dans le pays, vous le savez, un mécontentement profond et qui amène un découragement certain, notamment dans ces classes moyennes qui sont, malgré tout, les forces véritables du pays ? Aucun.

Quelles facilités procure-t-on au secteur privé, à l'agriculture, aux industries moyennes ou aux petites entreprises qui supportent le poids écrasant des charges du secteur nationalisé ?

Il sera impossible de maintenir la politique actuelle; il est temps de la modifier. Rien ne serait plus fâcheux pour le redressement de notre pays que d'aggraver le mécontentement certain et l'inquiétude qui règnent dans ces classes moyennes dont je viens de vous parler. Le remède, encore et toujours, consiste à encourager et aider la libre entreprise, force véritable de la nation française. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Pierre Meunier. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Pierre Meunier. Il y a quelques semaines, les milieux gouvernementaux étaient en pleine euphorie. Le vote de la loi des maxima, la réalisation par décrets d'une prétendue réforme fiscale, l'émission d'un emprunt à grand spectacle devaient permettre le redressement de la situation financière. L'équilibre du budget était réalisé, l'avenir de la trésorerie assuré et le franc en voie de stabilisation.

Aujourd'hui, il faut déchanter. Le grand argentier, beaucoup moins triomphant qu'à la veille des élections cantonales, vient annoncer à l'Assemblée nationale que les caisses sont vides et qu'un déficit budgétaire de plus de 83 milliards de francs doit être comblé au plus vite.

Que s'est-il donc passé? Comment une situation naguère aussi brillante a-t-elle pu devenir tout à coup aussi tragique? Comment votre cri de victoire a-t-il pu se transformer aussi rapidement en S. O. S. ?

C'est au conseil général des Hautes-Alpes que M. le ministre des finances a donné la primeur de ses explications. Voici ce que M. Maurice-Petsche a déclaré le 10 mai à Gap:

« Nos prévisions de recettes sont maintenues, le rendement des taxes sur le chiffre d'affaires demeure conforme à nos évaluations. En ce qui concerne les dépenses, les dépenses civiles de reconstruction et d'équipement demeurent contenues en fait dans leurs maxima, seule l'évolution imprévisible de la siuation militaire conduit à des dépassements. »

Evidemment, depuis ses déclarations au conseil général des Hautes-Alpes il y a *quinze* jours, M. le ministre des finances s'est efforcé d'élaborer davantage la présentation de ses demandes. Il est allé chercher au magasin des accessoires quelques déficits civils dont il a gonflé l'importance pour masquer la véritable cause, la cause permanente du déséquilibre budgétaire, à savoir l'augmentation continue des dépenses militaires.

Il faut avouer que M. Maurice-Petsche a en partie réussi, car la presse fait grand bruit autour du déficit de la S. N. C. F., qu'on voudrait rendre responsable de tous nos maux. Mais les chiffres sont là.

Le déficit avoué de 83 milliards de francs représente, pour plus de 53 milliards, le résultat de la politique de guerre de votre Gouvernement. La guerre d'Indochine, en particulier, est un véritable gouffre pour les finances publiques.

L'exposé des motifs du projet de loi indique que le plafond de 80 milliards de francs prévu par la loi des maxima pour les dépenses de la France d'outre-mer est largement dépassé, puisque ce budget atteint déjà 106.800 millions le francs.

Sur ce montant, 80 milliards de francs au moins sont destinés à la guerre d'Indochine. En outre, sur les crédits de la défense nationale, c'est-à-dire sur ceux de la guerre, de l'air et de la marine, plus de 20 milliards de francs doivent être considérés comme résultant du conflit en Indochine.

Enfin, vous prévoyez de nouveaux crédits correspondant aux mesures de renforcement du dispositif militaire en Extrême-Orient, et notamment à l'envoi de renforts en hommes et en matériel.

Ces demandes de crédits ne sont pas encore mises définitivement au point, dites-vous, mais d'ores et déjà, vous demandez un crédit supplémentaire de 17 milliards de francs, et encore précisez-vous qu'il ne s'agit là que d'une provision. On sait ce que cela veut dire.

Au total, en tout cas, c'est donc déjà à l'heure actuelle un minimum de 117 milliards de francs qu'il faut prévoir pour la guerre au Viet Nam en 1949.

Parallèlement, les préparatifs militaires, dans le cadre du pacte Atlantique, nécessitent un effort financier sans cesse accru.

M. Max Lejeune, secrétaire d'Etat aux armées, déclarait le 9 mai au *Figaro:* « Le pacte de l'Atlantique et la constitution de nouvelles unités, qui représenteront la part de la France dans l'Union européenne, constitueront une charge dont il serait vain de se dissimuler l'étendue. »

On s'explique, dans ces conditions, la crise financière permanente dans laquelle se trouve notre pays.

Vous avez déclaré, monsieur le ministre, à la commission des finances, qu'il n'y avait pas de crise économique. Vous avez rappelé les indices qui révèlent une augmentation de la production. Vous avez affirmé que les rentrées fiscales étaient conformes à vos prévisions. Malgré tout cela, vous êtes en difficulté, parce que les dépenses militaires, sans cesse croissantes, détruisent tout équilibre et assèchent continuellement votre trésorerie.

Périodiquement, vous devez vous présenter devant nous avec de nouveaux projets comportant chaque fois de nouvelles compressions des dépenses civiles et de nouveaux sacrifices pour le peuple.

Dans le journal *Le Monde* du 19 mai, M. Jacques Fauvet pose très bien le problème. L'article est intitulé: « La majorité est mise devant ses responsabilités: Ou accepter les économies et ressources nouvelles, ou refuser le surcroît des charges militaires ».

Voici ce qu'écrit M. Jacques Fauvet: « On ne peut à la fois accepter, exiger même, une certaine politique militaire dans la métropole et outre-mer, et ne pas en admettre la contre-partie financière nécessaire et sans doute à peine suffisante.

« Il faut savoir, dire et reconnaître, que cette politique exige de grands moyens, c'est-à-dire de sérieux sacrifices matériels et humains. »

En effet, on ne peut à la fois préparer la guerre, faire une guerre coloniale, et faire à l'intérieur une politique de progrès social, de reconstruction et de développement économique.

Il n'est pas possible, pour un pays comme la France, de relever ses ruines, de construire des écoles, des laboratoires et des hôpitaux, et de consacrer en même temps des centaines et des centaines de milliards de francs à la guerre. Il n'est pas possible de poursuivre à la fois la réalisation du plan Monnet et de faire la guerre au peuple du Viet Nam.

Entre les deux politiques, il faut faire un choix. Le Gouvernement a fait le sien. Il a opté pour la politique de guerre. C'est pourquoi il est amené à préconiser des mesures à la fois anti-économiques et anti-démocratiques.

L'augmentation du prix de l'essence ne peut que freiner l'activité économique et amener une nouvelle poussée des prix.

Ce sont les masses laborieuses qui seront frappées à nouveau par la réduction de leur pouvoir d'achat. Du même coup, le marasme des affaires s'en trouvera accentué. En même temps d'ailleurs, par les instructions que vous donnez aux régies, vous écrasez sous le poids de l'impôt le petit commerce et l'artisanat.

L'administration des contributions directes fait plus que doubler actuellement l'évaluation des bénéfices forfaitaires de 1949 par rapport à ceux de 1948. L'administration des contributions indirectes, pour les mêmes contribuables, fixe à plus du double le chiffre d'affaires forfaitaire. Or ces commerçants, vous le savez bien, sont les premiers à souffrir de l'écrasement du pouvoir d'achat de la classe ouvrière et de la mévente des produits agricoles, qui tendent à restreindre leur clientèle.

Je vais vous citer un exemple: La plupart des petits et moyens commerçants et des artisans de Florac, dans le département de la Lozère, se sont réunis le 14 mai. Ils se sont adressés au préfet pour lui demander de vous saisir de leur situation au regard de l'impôt.

Ils ont fait observer que le marasme économique, consécutif à la crise agricole dans cette région pauvre, donnait un caractère exorbitant à la multiplication des forfaits par voie d'autorité.

Ce cas, qui n'est pas isolé, mais qui se produit à l'échelle du pays entier, permet de juger votre politique.

Alors que vous favorisez, par des exonérations et des réductions d'impôts, les grandes sociétés, vous allez ainsi entraîner la disparition de milliers de petites et moyennes entreprises. On prête d'ailleurs à votre administration le dessein de réduire de 30 p. 100 le nombre des commerçants.

Mais qu'en ferez-vous ? Leur proposerez-vous des emplois dans l'agriculture, dont vous doublez les impôts; dans les usines d'aviation, que vous réduisez au chômage; à la Société nationale des chemins de fer français, dont vous licenciez une partie du personnel ?

En ce qui concerne précisément la Société nationale des chemins de fer français, c'est une politique de liquidation de notre réseau ferroviaire que vous vous préparez à entreprendre. Déjà le ministre des travaux publics annonce la suppression d'un quart des lignes, mais il est certain que la suppression des lignes secondaires entraînera une réduction du trafic sur les lignes principales, si bien qu'une telle mesure ne peut avoir pour conséquence qu'une aggravation du déficit.

Sans doute saisissez-vous avec empressement cette occasion de porter un nouveau coup aux nationalisations, et comme vos amis politiques courent à travers le pays en demandant une réduction du train de vie de l'Etat, vous annoncez, pour leur donner un semblant de satisfaction, 16 milliards d'économies sur les budgets civils.

Mais on peut être sceptique sur la réalité de ces économies, lorsqu'on sait les longs délais nécessaires pour que soient rentables les compressions de personnel, à moins que vous ne soyez décidés à frapper, une fois encore...

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Me permettez-vous une observation, monsieur Pierre Meunier ?

M. Pierre Meunier. Je vous en prie.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Aucune économie ne porte sur un chapitre de personnel. J'ai simplement pris un décret permettant de ne pas combler les emplois vacants.

M. Pierre Meunier. Mais, monsieur le ministre, le projet de loi que vous avez soumis au Parlement prévoit que de véritables décrets-lois vous permettront d'opérer à votre guise des réductions sur les chapitres des budgets.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Pas sur les chapitres de personnel.

M. Pierre Meunier. Tant mieux s'il en est ainsi.

En tout cas j'espère que ce ne sera pas, une fois le plus, le petit personnel, les auxiliaires, qui feront les frais de l'opération.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. J'aurai simplement le droit de ne pas pourvoir aux vacances d'emplois.

M. Pierre Meunier. A ceux qui seraient licenciés peut-être donnerez-vous le conseil de chercher des emplois dans le commerce ?

Ou alors, si vos économies sont réelles et si elles ne frappent pas dans les budgets les chapitres de personnel, je crains fort qu'elles ne portent une fois de plus sur les dépenses de reconstruction et d'équipement, pourtant vitales pour le relèvement du pays et déjà tellement insuffisantes.

Quant aux économies sur les crédits militaires, il s'agit d'une véritable farce. Vous avez crevé le plafond fixé par la loi des maxima et vous annoncez des économies sur un budget qui n'est pas encore voté, qui n'est même pas déposé.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. C'est-à-dire que j'ai opéré une réduction de dépenses, ce qui est déjà quelque chose.

M. Pierre Meunier. Vous vous réservez de fixer le total du budget, et vous annoncez, avant qu'il ne soit fixé, le total des économies ?

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Mais non, c'est après avoir pris connaissance du budget que j'ai exigé et obtenu des économies.

M. Pierre Meunier. Comme ce total n'est fixé par aucune loi, nous ne pouvons évidemment pas en connaître le montant.

Nous refusons, en tout cas, de nous associer à une pareille politique. Nous refusons d'engouffrer des milliards dans la guerre d'Indochine, dans la course aux armements. D'ailleurs, ne vous y trompez pas, au train où vous allez, vous serez bientôt obligés de revenir devant nous pour nous demander de nouvelles ressources.

Depuis janvier, vous avez bénéficié d'un emprunt et, j'espère que nous sommes d'accord sur ce point, d'un emprunt qu'il sera malaisé de renouveler.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. Pourquoi donc ? Grâce à la politique que je pratique, la confiance continuera.

M. Pierre Meunier. Et puisque nous parlons d'emprunt, monsieur le ministre, vous avez oublié de nous dire dans votre exposé que votre emprunt a été coté ces jours-ci à la bourse de Lyon un peu au-dessous de 80 francs.

M. le ministre des finances et des affaires économiques. La bourse de Lyon commet une erreur.

M. Pierre Meunier. C'est pour cela que vous n'êtes pas pressé de voir rouvrir la Bourse de Paris.

Vous avez surtout, pendant les premiers mois de l'année, et c'est plus grave encore, bénéficié du versement anticipé des recettes fiscales, ce qui hypothèque l'avenir et risque d'embarrasser singulièrement votre éventuel successeur. Non seulement vous venez d'encaisser le deuxième tiers provisionnel des impôts directs, mais vous avez profité du nouveau mode de perception des taxes sur le chiffre d'affaires.

C'est d'ailleurs sans doute la raison pour laquelle vous n'avez pas encore ressenti l'incidence fiscale du ralentissement des affaires.

Ainsi, si vous tombiez sur ces projets, votre succession serait déjà lourde. Mais ce serait du moins le signe que le pays entend s'arrêter sur la pente où l'actuel gouvernement le fait glisser chaque jour davantage. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

— 12 —

RECLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Demain, mardi 24 mai, à neuf heures et demie, première séance publique :

Demande d'arbitrage de Mme Rose Guérin sur les avis divergents donnés par M. le président du conseil et par la commission du ravitaillement sur la demande de discussion d'urgence de sa proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à attribuer, comme par le passé, la farine panifiable nécessaire aux industries utilisatrices françaises (n° 7162) ;

Suite de la discussion du projet de loi relatif à diverses dispositions d'ordre économique et financier (n°s 7220-7245. — M. Charles Barangé, rapporteur général).

A seize heures, deuxième séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi relatif à diverses dispositions d'ordre économique et financier (n°s 7220-7245. — M. Charles Barangé, rapporteur général).

A vingt et une heures, troisième séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi relatif à diverses dispositions d'ordre économique et financier (n°s 7220, 7245. — M. Charles Barangé, rapporteur général) ;

Discussion d'urgence du projet de loi autorisant le Gouvernement à organiser par décret un referendum dans les établissements français dans l'Inde et à engager les dépenses afférentes aux frais de déplacement et de séjour des observateurs neutres appelés à assister à cette consultation (n° 7161).

Il n'y a pas d'observation ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

— 13 —

RENVOI POUR AVIS

M. le président. La commission de la marine marchande et des pêches demande à donner son avis sur le projet de loi n° 7233 relatif à la création de zones franches dans les ports, qui a été renvoyé pour examen au fond à la commission des affaires économiques.

Conformément à l'article 27 du règlement, l'Assemblée voudra sans doute prononcer ce renvoi pour avis. (*Assentiment.*)

— 14 —

DEPOT D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président du conseil un projet de loi relatif à la suppression du haut commissariat au ravitaillement.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 7257, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission du ravitaillement. (*Assentiment.*)

— 15 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de MM. Terpend et Martineau une proposition de loi tendant à modifier l'ordonnance du 17 octobre 1945 sur le statut du fermage et du métayage, modifiée par la loi du 13 avril 1946.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 7255, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'agriculture. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Desjardins une proposition de loi tendant à compléter l'article 118 du code des contributions directes afin de prolonger jusqu'à l'âge de 23 ans le bénéfice des dégrèvements fiscaux au profit des enfants qui poursuivent régulièrement leurs études.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 7256, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. (*Assentiment.*)

— 16 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de M. Robert Schmidt une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement : 1° à diminuer le prix de ses services et notamment ceux des postes, télégraphes et téléphones ; 2° à réduire les prix de revient de la Société nationale des chemins de fer français par un plan de réforme interne du réseau et de la structure de cette société, lui permettant de réaliser son équilibre budgétaire total par ses propres moyens, et indépendamment de toutes mesures susceptibles de nuire à l'activité des autres moyens de transport.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 7254, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des moyens de communication et du tourisme. (*Assentiment.*)

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt-trois heures cinquante minutes.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
PAUL LAISSY.

Modifications aux listes électorales des membres des groupes.

I. — GROUPE DES INDÉPENDANTS D'OUTRE-MER

(13 membres au lieu de 14)

Supprimer le nom de M. Benchennouf (Hachemi).

II. — GROUPE DU MOUVEMENT RÉPUBLICAIN POPULAIRE

(150 membres au lieu de 149.)

Ajouter le nom de M. Benchennouf (Hachemi).

Nomination de membres de commission.

Dans sa séance du 23 mai 1949, l'Assemblée nationale a nommé:

1° M. Lacaze (Henri), membre titulaire de la commission de la réforme administrative, en remplacement de M. Lecourt;

2° M. Errecart, membre suppléant de la commission de la réforme administrative, en remplacement de M. Lacaze (Henri).

Errata

au compte rendu in extenso *de la séance du 17 mai 1949.*

ELECTION DES CONSEILS D'ADMINISTRATION DES ORGANISMES DE LA MUTUALITÉ AGRICOLE (1782)

Page 2543, 1re colonne, article 14, 2e alinéa, 1re et 2e ligne:

Lire: « Elle élit dans son sein le conseil d'administration de la mutualité sociale agricole... »

Page 2546, 1re colonne, article 25, 4e et 5e ligne:

Lire: « ...de l'un des organismes de mutualité agricole... ».

Erratum

au compte rendu in extenso *de la 2e séance du 20 mai 1949.*

SERVITUDES DANS L'INTÉRÊT DES RÉCEPTIONS RADIOÉLECTRIQUES (L. 1802)

Page 2748, 3e colonne, article 4, 3e alinéa, 7e et 8e ligne:

Lire: « ...dans les propriétés non closes de murs ou de clôtures équivalentes situées... ».

QUESTIONS ÉCRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE LE 23 MAI 1949

(Application des articles 94 à 97 du règlement.)

« *Art.* 94. — . . . . . .

« *Les questions doivent être très sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.* »

. . . . . .

« *Art.* 97. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la facilité de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.* »

AGRICULTURE

10395. — 23 mai 1949. — **M. Pierre Montel** demande à **M. le ministre l'agriculture**: 1° si un propriétaire d'immeubles ruraux comprenant des parcelles louées à un fermier et des parcelles de bois et friches est tenu à payer des cotisations d'allocations familiales agricoles à raison de ces bois et friches; 2° dans l'affirmative, si les cotisations sont dues quel que soit le revenu cadastral des bois et friches en question.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

10396. — 23 mai 1949. — **M. Joseph Denais** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** s'il est concevable que **soient maintenus en prison**, par contrainte par corps, pour l'acquit des frais de justice, des condamnés dont tous les biens présents et futurs ont été confisqués — ce qui donne à la sommation de payer et à la contrainte par corps un caractère dérisoire.

10397. — 23 mai 1949. — **M. Joseph Denais** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** quelles instructions ont été données aux négociateurs des relations commerciales entre la France et la Yougoslavie touchant la reprise du service des emprunts émis en France à la charge de la Yougoslavie.

10398. — 23 mai 1949. — **M. André Mutter** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques**: 1° quelles sont les conditions exigées pour les mutations de fonds de commerce auxquels sont attachés des débits de tabac, tant pour les cédants que pour les acquéreurs éventuels; 2° comment on doit procéder pour ces sortes de cession: soit faire l'acte sous condition suspensive, soit ne pas céder le tabac et vendre le fonds de commerce seul, à charge par l'acquéreur d'en faire son affaire personnelle.

FORCES ARMEES

10399. — 23 mai 1949. — **M. Pierre Montel** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air)**: 1° s'il est exact qu'un ancien directeur de l'office national d'études et de recherches aéronautiques (O. N. E. R. A.), aux fonctions duquel il a été mis fin par décret du 17 juin 1948 (*Journal officiel* du 28 juin 1948, continue à percevoir son traitements par les soins dudit office; 2° si une indemnité forfaitaire de frais de représentation lui est également versée; 3° en vertu de quels textes ces sommes sont éventuellement ordonnancées et mandatées; 4° au cas où ces versements seraient effectués au titre d'un préavis de licenciement, la durée de ce préavis et l'indication de la date à laquelle ces versements cesseront d'être effectués; 5° s'il est exact que l'actuel directeur de l'office est rémunéré par la direction technique et industrielle du ministère de l'air et non point par l'office; 6° dans l'affirmative, s'il ne trouve pas anormal une mesure administrative qui paraît avoir eu pour effet — sinon pour but — en imputant à un autre service le traitement du directeur actuel, de permettre à l'office de continuer à verser un traitement à l'ancien directeur qui n'est plus en fonctions; 7° quelles mesures et, éventuellement, quelles sanctions il compte prendre devant cette situation.

JUSTICE

10400. — 23 mai 1949. — **M. Joseph Dixmier** expose à **M. le ministre de la justice** que de nombreuses instances sont en cours en vue de la revision des loyers d'immeubles à usage commercial, industriel et artisanal, soit en vertu de la loi sur la propriété commerciale, soit en vertu de la loi n° 48-1309 du 25 août 1948; que, dans la plupart des cas, des expertises sont ordonnées; que les parties se présentent, tantôt en personne, tantôt par mandataires; qu'elles sont aussi représentées par des avocats ou des avoués, et demande: 1° comment doit être déterminé l'honoraire des experts ainsi que leurs débours, notamment pour frais de transport et de déplacement; 2° si, lorsqu'une partie se fait assister ou représenter par un avoué, celui-ci a droit de réclamer des émoluments dans les termes du décret du 30 avril 1946, modifié à différentes reprises et ce, par analogie avec les dispositions des articles 61 et 62; 3° si les frais et honoraires dus à l'avoué sont à la charge personnelle de son client, ou si, dans le cas de l'intégralité des dépens, ou une fraction de dépens supérieure à la moitié est mise à la charge, soit du bailleur, soit du preneur, la partie gagnante peut demander à la partie perdante le remboursement desdits frais et honoraires.

10401. — 23 mai 1949. — **M. Joseph Dixmier** expose à **M. le ministre de la justice** que de nombreuses instances sont à prévoir, en application de la loi n° 48-1360 du 1er septembre 1948, et que, dans la plupart des cas, des expertises s'imposeront; et demande: 1° comment doit être déterminé l'honoraire des experts, leurs débours, notamment pour frais de transport et de déplacement; 2° l'émolument et les frais que peut réclamer un avoué lorsqu'une partie, usant de la faculté qui lui est réservée par l'article 48 de la loi, se fait représenter et assister par lui; 3° si lesdits émoluments et frais peuvent être répétés par la partie gagnante à l'encontre de la partie perdante, dans la proportion fixée par le juge lorsque les dépens ne sont pas mis en masse et partagés par moitié.

10402. — 23 mai 1949. — **M. Ghalamallah** demande à **M. le ministre de la justice** si les juges de paix d'Algérie nommés dans les tribunaux d'instance d'Algérie et convoqués par le premier président pour prêter serment devant la cour d'appel d'Alger avant leur installation ont droit: 1° au remboursement de leurs frais de déplacement entre leur ancienne résidence et Alger et entre Alger et leur nouvelle résidence; 2° à une indemnité de séjour à Alger.

RECONSTRUCTION ET URBANISME

10403. — 23 mai 1949. — **M. Philippe Livry-Level** demande à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** s'il ne serait pas possible de lever immédiatement les réquisitions d'immeubles dans les stations balnéaires, dont les propriétaires sont âgés de plus de soixante-cinq ans et malades.

10404. — 23 mai 1949. — **M. Louis Prot** attire l'attention de **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** sur la circulaire du 12 juillet 1948, portant application, aux commissaires et au personnel des associations syndicales de reconstruction, de la règle du cumul énoncée par le décret du 29 octobre 1936, relatif au cumul des retraites, de rémunérations et de fonctions publiques. Il lui expose: 1° que l'article 28 de la loi du 11 octobre 1940 indique que ces associations syndicales sont des établissements publics de caractère temporaire, dotées de la personnalité morale et jouissant de l'autonomie financière; 2° que le personnel de direction et d'exécution des associations syndicales n'a pas qualité d'agent de l'Etat et ne bénéficie pas des droits et prérogatives attachés à ce titre; 3° que la loi du 16 mai 1946 reprend les mêmes dispositions et confirme que le statut des commissaires et du personnel est celui qui est applicable au personnel des entreprises privées; 4° que l'article 30 de la loi du 16 juin 1948 relatif aux associations syndicales de reconstruction précise que lorsque le commissaire à la reconstruction et le personnel des associations syndicales ne sont pas des fonctionnaires en activité de service, leur statut est celui du personnel des entreprises privées. Il lui demande s'il compte exclure de l'application du décret du 29 octobre 1936 relatif à l'interdiction du cumul des retraites et des traitements publics, le personnel et les commissaires des associations syndicales de remembrement et de reconstruction lorsqu'ils ne sont pas fonctionnaires en activité de service.

10405. — 23 mai 1949. — **M. Louis Prot** signale à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** la circulaire du 5 avril 1948 du commissaire général aux dommages de guerre et portant référence D. J. 2 C. C. 1107 qui, dans son article 3, stipule que le délégué du lieu de reconstitution étant seul compétent pour prendre la décision de transfert dans les conditions précisées ci-dessus, le dossier complet devra lui être transmis après examen sommaire pour lui permettre de prendre cette décision. Il lui expose: 1° que si ce texte était maintenu, ce serait la possibilité de transférer des dommages de guerre importants d'un département très sinistré au profit d'un autre département, plus ou moins sinistré; 2° qu'à partir du moment où le délégué départemental et de la commission départementale du département sinistré sur lequel sont prélevés les droits à dommages de guerre sont dépourvus d'une de leurs prérogatives essentielles, toutes les suppositions sont permises du fait de la disparition du principal contrôle; 3° qu'à partir du moment où un département sinistré peut être vidé de sa substance par la décision de transfert de dommages de guerre, du délégué du lieu de reconstitution reconnu comme seul compétent, l'avis même des services locaux du lieu de sinistre intéressé devient inutile puisque, seule, une personne extérieure au département est déclarée, par cette circulaire, compétente pour prendre la décision de transfert. Il lui demande les motifs de cette décision.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

10406. — 23 mai 1949. — **M. Pierre Montel** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale:** 1° en vertu de quel texte un administrateur délégué de société anonyme, transformée en société à responsabilité limitée, se voit, du jour au lendemain, privé du bénéfice des allocations familiales; 2° pour quoi son salaire, qui était frappé seulement de la taxe de 5 p. 100 acquittée par la société, devient du jour au lendemain taxé à 18 p. 100.

10407. — 23 mai 1949. — **M. Jean Pourtier** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** si un chef de service d'une administration financière est fondé de prescrire, de temps à autre, à ses subordonnés, un travail tel qu'il les oblige à travailler le dimanche sans qu'aucune indemnité leur soit allouée en contre-partie.

RÉPONSES DES MINISTRES
AUX QUESTIONS ECRITES

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

5996. — **M. Yves Fagon** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'en 1947 une subvention maximum de 60 francs par jour et par enfant était allouée pendant un mois aux colonies de vacances réservées aux enfants de fonctionnaires et agréées par l'administration; qu'un grand nombre d'agents de l'Etat envoient leurs enfants, soit dans les camps scouts, soit dans les colonies prévues ou les emmènent en congé avec eux, la totalité des frais de séjour des enfants restant intégralement à leur charge; que, dans le secteur privé, les caisses de compensations d'allocations familiales accordent dans ces cas certaines subventions; et lui demande s'il envisage l'inscription aux budjets des différents ministères des crédits permettant d'accorder une aide aux agents qui enverraient leurs enfants dans des colonies autres que celles patronnées par l'administration ou qui les emmèneraient eux-mêmes en vacances. (*Question du 30 avril 1948.*)

9527. — **M. Yves Fagon** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que certaines caisses d'allocations familiales maintiennent le service des allocations pour les étudiants ayant passé l'âge de vingt ans; et lui demande s'il envisage d'accorder aux fonctionnaires le bénéfice desdites prestations dans des conditions analogues. (*Question du 15 mars 1949.*)

Réponse. — Les prestations particulières auxquelles fait allusion M. Yves Fagon dans sa question écrite n° 9527 (maintien des allocations familiales pour les enfants des fonctionnaires poursuivant leurs études au-delà de 20 ans) et dans sa question orale n° 5996 (attribution plus large de subventions pour les enfants des fonctionnaires allocataires, envoyés à la campagne), sont attribuées facultativement par les caisses d'allocations familiales, en sus des prestations imposées par la loi prélevées sur les ressources des fonds d'action sanitaire et sociale des allocations familiales, ces prestations sont du reste très inégalement servies, suivant les caisses. Les crédits ouverts pour le service des prestations familiales des fonctionnaires ne couvrent au contraire que les seules prestations obligatoires, le fait que certaines caisses du secteur privé accordent certains avantages supplémentaires à leurs adhérents ne saurait donc justifier ni surtout imposer l'attribution d'avantages identiques aux fonctionnaires. Un tel alignement ne pourrait être réalisé que par une loi, assortie de l'inscription des crédits correspondants. Il convient de noter au surplus que si les fonctionnaires peuvent paraître désavantagés, sur ce point particulier, par rapport aux autres salariés, d'autres prestations leur sont allouées, et à eux seuls tels le supplément familial de traitement ou la part familiale de l'indemnité de résidence) qui, dans l'ensemble, aboutissent à les faire bénéficier d'un régime aussi favorable que celui des salariés du commerce et de l'industrie. Leur statut particulier, et aussi des considérations sociales assez évidentes, expliquent les différences qui peuvent exister entre l'aide sociale qui leur est accordée, et celle dont bénéficie le reste de la population laborieuse du pays.

ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL
DE LA
séance du lundi 23 mai 1949.

SCRUTIN (N° 1595)

Sur l'urgence de la discussion du projet de loi relatif au referendum des établissements français dans l'Inde.

Nombre des votants..... 579
Majorité absolue..... 290

Pour l'adoption..... 398
Contre 181

L'Assemblée nationale a adopté.

Ont voté pour:

MM.
Abelin.
Ahnne.
Allonneau.
Amiot (Octave).
André (Pierre).
Antier.
Anxionnaz.
Archidice.
Arnal.
Asseray.
Auban.
Aubry
Audeguil.
Augarde.
Aumeran.
Babet (Raphaël).
Bacon.
Badie.
Badiou
Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Barbier.
Bardoux (Jacques).
Barrot
Bas.
Paul Bastid.
Baudry d'Asson (de).
Baurens.
Bayiet.
Bayrou.
Beauquier.
Bèche.
Becquet.
Bégouin.
Ben Aly Chérif.
Béné (Maurice).
Bentaieb.
Béranger (André).
Bergasse.
Bergeret.
Bessac.
Bétolaud.
Beugniez.
Bianchini.
Bichet.
Bidault (Georges).
Billères.
Binot.
Biondi.
Blocquaux.
Bocquet.
Bogarda.
Edouard Bonnefous.
Bonnet.
Borra.
Mlle Bosquier.
Bouhey (Jean).
Boulet (Paul)
Bour.
Bouret (Henri).
Bourgès-Maunoury.
Xavier Bouvier, Ille-et-Vilaine.
Bouvier-O'Cottereau, Mayenne.
Bouxom.
Bruyneel.
Burlot.
Buron
Cadi (Abdelkader).
Caillavet.
Capdeville.
Capitant (René).
Caron.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme.
Castellani.
Catoire.
Catrice
Cayeux (Jean).
Cayol.
Cerclier.
Chaban-Delmas.
Chamant.
Charlot (Jean).
Charpentier.
Charpin.
Chassaing.
Chastellain.
Chautard.
Chaze.
Chevalier (Fernand), Alger.
Chevallier (Jacques), Alger.
Chevallier (Louis), Indre.
Chevallier (Pierre), Loiret.
Christiaens.
Clemenceau (Michel).
Clostermann.
Coffin.
Colin.
Cordonnier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Couiray.
Courant.
Couston.
Crouzier.
Dagain.
Daladier (Edouard).
Damas.
Darou.
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
David (Marcel), Landes.
Defferre.
Defos du Rau.
Degoutte.
Mme Degrond.
Deixonne.
Delachenal.
Delahoutre.
Delbos (Yvon).
Delcos.
Denais (Joseph).
Denis (André), Dordogne.
Depreux (Edouard).
Deshors.
Desjardins.
Desson.
Devemy.
Devinat.
Dezarnaulds.
Dhers.
Diallo (Yacine).
Mlle Dienesch.
Dixmier.
Dominjon.
Douala.
Doutrellot.
Draveny.
Duforest.
Dumas (Joseph).
Dupraz (Joannès).

Mlle Duguis (José), Seine.
Dupuy (Marceau), Gironde.
Duquesne.
Durroux.
Dusseaulx.
Duveau.
Elain
Errecart.
Evrard.
Fabre.
Fagon (Yves).
Faraud.
Farine (Philippe).
Farinez.
Faure (Edgar).
Fauvel.
Félix.
Finet.
Fontupt-Esperaber.
Forcinal.
Fouyet.
Frédéric-Dupont.
Fredet (Maurice).
Froment.
Furaud.
Gabelle.
Gabelit.
Gallet
Galy-Gasparrou.
Garavel.
Gazet.
Gau
Gavini.
Gazier.
Geoffre (de).
Gernez.
Gervolino.
Godin
Gorse
Gosset.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Grimaud.
Guérin (Maurice), Rhône.
Guesdon.
Guilbert.
Guillant (André),
Guille
Guillou (Louis), Finistère.
Guitton
Guyomard
Guyon (Jean-Raymond), Gironde.
Halbout.
Henault.
Henneguelle
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (Joseph-André), Seine.
Hulin.
Hussel
Hutin-Desgrées
Ihuel
Jacquinot.
Jaduet.
Jean-Moreau.
Jeanmot.
Joubert.
Jouve (Géraud).
Juglas.
Jules-Julien, Rhône.
July
Kauffmann.
Kir
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Labrosse
Lacaze (Henri).
Lacoste.
Lalle
Lamarque-Cando.
Lambert (Emile-Louis) Doubs.
Mlle Lamblin.
Lamine-Guèye
Laniel (Joseph).
Lapie (Pierre-Olivier).
Laurelli
Laurens (Camille), Cantal.
Laurent (Augustin), Nord.
Le Bail.
Lecourt.
Le Coutaller
Lécrivain-Servoz
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine), Seine
Lefèvre-Pontalis.
Legendre.
Lejeune (Max), Somme.
Mme Lempereur.
Le Sciellour.
Lescorat
Lespès
Letourneau.
Le Troquer (André).
Levindrey.
Liquard.
Livry Level.
Loustau.
Louvel.
Lucas
Charles Lussy.
Mabrut.
Macouin.
Malbrand.
Mallez
Marcellin.
Marc-Sangnier.
Marie (André).
Maroselli
Martel (Louis).
Martineau
Masson (Jean), Haute-Marne
Maurellet
Maurice-Petsche.
Mauroux.
Mayer (Daniel), Seine.
René Mayer, Constantine
Mazel.
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Meck
Médecin.
Mehaignerie.
Mekki
Mendès-France.
Menthon (de)
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Métayer.
Meunier (Jean), Indre-et-Loire.
Michaud (Louis), Vendée
Michelet.
Minjoz
Mitterrand.
Moch (Jules).
Moisan.
Mollet (Guy).
Mondon.
Monin
Moniaret.
Mont
Montel (André), Finistère
Montel (Pierre).
Montillot.
Morice
Moro-Giafferri (de).
Mouchet.
Moussu.
Moynet.
Muller (André).
Ninine.
Nisse.
Noël (André), Puy-de-Dôme.
Noguères.
Olmi
Orvoen.
Palewski.
Pantaloni.
Penoy
Petit (Eugène-Claudius).
Petit (Guy), Basses-Pyrénées.
Mme Peyroles.
Peytel
Pflimlin.
Philip (André).
Pierre-Grouès.
Pinay
Pineau
Pleven (René).
Poimbœuf.
Mme Poinso-Chapuis.
Poirot (Maurice).
Poulain
Pourtier
Mlle Prevert.
Prigent (Robert), Nord.
Prigent (Tanguy), Finistère.
Queuille.
Quilici.
Rabier
Ramadier.
Ramarony.
Ramonet.
Raulin-Laboureur (de).
Raymond-Laurent.
Recy (de).
Reeb
Regaudie.
Reille-Soult.
Rencurel
Tony Révillon.
Reynaud (Paul).
Ribeyre (Paul).
Ricou.
Rigal (Eugène), Seine.
Rincent.
Roclore
Rollin (Louis).
Roques.
Roulon
Rousseau.
Saïd Mohamed Cheick.
Sauder.
Schaff
Scherer (Marc).
Schmidt (Robert), Haute-Vienne
Schmitt (Albert), Bas-Rhin.
Schmitt (René), Manche
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Schumann (Maurice), Nord.
Segelle.
Serre
Sesmaisons (de)
Siefridt.
Sigrist
Silvandre.
Simonnet.
Sion
Sissoko (Fily-Dabo).
Smaï.
Sourpet.
Taillade.
Teitgen (Henri), Gironde.
Teitgen (Pierre), Ille-et-Vilaine.
Temple.
Terrenoi.
Thibault.
Thiriet.
Thomas (Eugène).
Thorat.
Tinguy (de).
Toublanc.
Triboulet.
Truffaut.
Valay
Valentino.
Vée
Vendroux.
Verneyras
Very (Emmanuel).
Viard
Viatte
Villard.
Violette (Maurice).
Vuillaume.
Wagner.
Wasmer.
Mlle Weber.
Wolff.
Yvon.

Ont voté contre:

MM.
Airoldi.
Alliot.
Mlle Archimède.
Arthaud.
Astier de La Vigerie (d').
Auguet.
Ballanger (Robert), Seine-et-Oise.
Barel
Barthélémy.
Bartolini
Mme Bastide (Denise), Loire.
Benoist (Charles).
Berger.
Besset.
Billat.
Billoux.
Biscarlet.
Bissol
Blanchet.
Boccagny.
Bonte (Florimond).
Bourhon
Mme Boutard.
Boutavant.
Brault
Mme Madeleine Braun
Brillouet.
Cachin (Marcel).
Calas
Camphin.
Cance.
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castera
Cermolacce.
Césaire
Chambeiron.
Chambrun (de)
Mme Charbonnel.
Chausson.
Cherrier.
Citerne
Mme Claeys.
Cogniot
Costes (Alfred), Seine
Pierre Cot.
Coulibaly Ouezzin.
Cristofol.
Croizat.
Mme Darras.
Dassonville.
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Djemad
Mme Douteau
Dreyfus-Schmidt.
Duclos (Jacques), Seine.
Duclos (Jean), Seine-et-Oise.
Dufour.
Dumet (Jean-Louis).
Duprat (Gérard)
Marc Dupuy, Gironde
Dutard
Mme Duvernois.
Falon (Etienne).
Favet
Félix-Tchicaya.
Fievez
Mme François.
Mme Galicier.
Garaudy.
Garcia
Gautier.
Genest.
Ginestet.
Mme Ginollin.
Giovoni.
Girard
Girardot.
Gosnat.
Goudoux.
Gouge
Greffier.
Grenier (Fernand).
Gresa (Jacques).
Gros.
Mme Guérin (Lucie), Seine-Inférieure.
Mme Guérin (Rose), Seine
Guigueu.
Guillon (Jean), Indre-et-Loire.
Guyot (Raymond), Seine.
Hamani Diori.
Hamon (Marcel).
Mme Hertzog-Cachin.
Houphouet-Boigny.
Hugonnier.
Joinville (Alfred Malleret).
Juge
Julian (Gaston), Hautes-Alpes.
Kriegel-Valrimont
Lambert (Lucien), Bouches-du-Rhône.
Mme Lambert (Marie), Finistère.
Lamps.
Larenne.
Lavergne.
Lecœur
Mme Le Jeune (Hélène), Côtes-du-Nord
Lenormand.
Lenervanche (de).
L'Huillier (Waldeck).
Lisette.
Llante
Lozeray
Maillocheau.
Mamadou Konate.
Manceau
Marty (André).
Masson (Albert) Loire.
Maton.
André Mercier (Oise).
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Michaut (Victor), Seine-Inférieure.
Michel
Midol
Mokhtari.
Montagnier.
Mouet.
Mora
Morand.
Mouton.
Mudry
Musmeaux.
Mme Nautré.
Mme Nedelec.
Noël (Marcel), Aube
Patinaud.
Paul (Gabriel), Finistère.
Paumier.
Perdon (Hilaire).
Mme Péri
Péron (Yves).
Petit (Albert), Seine.
Peyrat
Pierrard.
Piro
Poumadère.
Pourtalet.
Pouyet
Pronteau.
Mme Rabaté.
Ramette
Renard
Mme Reyraud.
Rigal (Albert), Loiret.
Rivet
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche
Ruffe
Mlle Rumeau.
Savard.
Mme Schell.
Servin
Signor
Mme Sportisse.
Thamier
Thorez (Maurice).
Thuillier.
Tillon (Charles).
Touchard.
Toujas
Tourne.
Tourtaud.
Tricart.
Mme Vaillant-Couturier
Vedrines.
Vergès
Mme Vermeersch.
Villon (Pierre).
Zunino.

S'est abstenu volontairement:

Tinaud (Jean-Louis).

N'ont pas pris part au vote:

MM.
Aku
Apithy.
Aubame.
Aujoulat.
Benchennouf.
Ben Tounes.
Boukadoum
Coulibaly-Manaman.
Derdour.
Guissou (Henri).
Horma Ould Babana
Khider.
Lamine Debaghine.
Laribi
Mamba Sano.
Marin (Louis).
Martine
Nazi Boni.
Ouedraogo Mamadou.
Prot
Saravane Lambert.
Senghor.

Ne peuvent prendre part au vote:

MM.
Rabemananjara.
Raseta
Ravoahangy.

Excusés ou absents par congé:

MM
Aragon (d').
Barrachin.
Bougrain
Brusset (Max).
Chevigné (de).
Gaillard
Gay (Francisque).
Giacobbi.
Mezerna.
Moustier (de).
Naegelen (Marcel).
Schauffler (Charles).
Solinhac.
Terrenoire.
Theeten.

N'a pas pris part au vote

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 591
Majorité absolue..... 296
Pour l'adoption..... 410
Contre 181

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Rectification

au compte rendu in extenso *de la séance du 21 mai 1949.*

(*Journal officiel* du 22 mai 1949.)

Dans le scrutin (n° 1585) sur l'urgence du projet de loi relatif au statut de la Cochinchine:

M. Rollin (Louis), porté comme ayant voté « contre », déclare avoir voulu voter « pour ».

M. Chevalier (Fernand), Alger, porté comme ayant voté « pour », déclare avoir voulu voter « contre ».

Dans le scrutin (n° 1586) sur le renvoi à 15 heures de la reprise de la discussion du projet du statut de la Cochinchine:

M. Chevalier (Fernand), Alger, porté comme ayant voté « pour », déclare avoir voulu voter « contre ».

Dans le scrutin (n° 1587) sur la question préalable posée par M. Aumeran et par M. Jean Guillon au projet relatif au statut de la Cochinchine:

M. Chevalier (Fernand), Alger, porté comme ayant voté « contre », déclare avoir voulu voter « pour ».

Dans le scrutin (n° 1588) sur la prise en considération du contre-projet de M. Rivet au projet de loi relatif au statut de la Cochinchine:

M. Delachenal, porté comme ayant voté « contre », déclare avoir voulu « s'abstenir volontairement ».

Dans le scrutin (n° 1589) sur la prise en considération du contre-projet de M. Capitant au projet relatif au statut de la Cochinchine:

M. Chevalier (Fernand), Alger, porté comme ayant voté « contre », déclare avoir voulu voter « pour ».

Dans le scrutin (n° 1590) sur l'article 1er du projet relatif au statut de la Cochinchine:

M. Chevalier (Fernand), Alger, porté comme ayant voté « pour », déclare avoir voulu voter « contre ».

Dans le scrutin (n° 1591) sur l'article 2 du projet relatif au statut de la Cochinchine:

M. Chevalier (Fernand), Alger, porté comme ayant voté « pour », déclare avoir voulu voter « contre ».

Dans le scrutin (n° 1594) sur l'ensemble du projet relatif au statut de la Cochinchine:

M. Chevalier (Fernand), Alger, porté comme ayant voté « pour », déclare avoir voulu voter « contre ».

M. Chevalier (Louis), porté comme « n'ayant pas pris part au vote », déclare avoir voulu voter « contre ».

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.